

Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.

Geschäftsbericht 2019 / 2020



Inhaltsverzeichnis

Bundesverband

Taxi und Mietwagen e.V.



Adresse
Dorotheenstraße 37
10117 Berlin
Deutschland

Telefon
+49 (30) 21 22 23 53 5

Telefax
+49 (30) 21 22 23 54 0

E-Mail
info@bundesverband.taxi

Internet
www.bundesverband.taxi

Twitter
www.twitter.com/bzporg

Facebook
www.facebook.com/bzporg



Einführung

Bevor diese Zeilen entstehen, ist es Zeit, noch einmal den vergangenen Geschäftsbericht in die Hand zu nehmen. Es war der letzte gedruckte Bericht. Ein Heft für die Ewigkeit? Nun, das Taxigewerbe ist längst digital. Wir haben es immer wieder betont - und auch umgesetzt. Längst vor all jenen, die heute von sich behaupten, sie seien die Vorreiter der digitalen Dienstleistung. Eigene Apps zur Taxibestellung hat das Gewerbe vor allen anderen auf den Markt gebracht. Aber dazu später mehr, zunächst gilt festzuhalten, dass es ein logischer Schritt ist, auch den Geschäftsbericht ausschließlich in digitaler Form anzubieten. Weltweite Verfügbarkeit für Recherchen, Schutz der Umwelt oder auch überschaubarere Kosten sind nur einige der Gesichtspunkte.

Schon im Zeitraum, den der vergangene Geschäftsbericht abbildete, war mehr passiert als in vielen Jahren zuvor. Es wurde an den Grundfesten des Beförderungsgewerbes gerüttelt wie noch nie zuvor. Nun aber müssen wir eine Zeit reflektieren, die noch niemand erlebt hat. Corona oder Covid 19 verändert das Gewerbe noch mehr als es jegliche Rahmenbedingungen können. Natürlich müssen wir uns auch auch mit den gesetzlichen Vorgaben beschäftigen. Aber ein Rückgang bei den Beförderungen in manchen Regionen um bis zu 90 Prozent war im vergangenen Jahr einfach noch nicht vorstellbar. Nun ist es Realität. Und dies bereits zum zweiten Mal im Jahr 2020. Nach dem Lockdown im Frühjahr gehen die Beschränkungen zum Ausklang des Jahres weiter. Die wirtschaftliche Existenz des Gewerbes und damit der Mobilität für jeden Einzelnen steht auf dem Spiel. Und man muss kein großer Prophet sein, um zu wissen, dass zum Anfang des kommenden Jahres noch mehr Arbeitsplätze bedroht sein werden. In der Pandemie wurden und sind die Insolvenzregeln verändert, Branchenkenner erwarten im kommenden Jahr eine Flut von Anmeldungen der Zahlungsunfähigkeit.

Ungeachtet dieser äußeren Umstände, die in rasantem Tempo die ganze Welt verändert haben und noch weiter verändern werden, muss sich das Gewerbe auch mit den politischen Rahmenbedingungen auseinander setzen. Da ist die Arbeit der Findungskommission, deren Gedanken in einen Referentenentwurf zum neuen Personenbeförderungsgesetz eingeflossen sind. Da ist der Entwurf selbst, der unter merkwürdigen Umständen das Licht der Welt erblickte und keine 24 Stunden später wieder zurückgezogen wurde. Der Bundesverband hat sich wie in der Vergangenheit massiv in diese Debatte eingeschaltet und stieß dabei auf offene Ohren. Was im vergangenen Jahr auf der Straße mit vielen Demonstrationen und Mahnwachen begann, wurde in Gesprächen vertieft. Bei vielen Themen von der Rückkehrpflicht bis zur Vorbestellfrist steht der Bundesverband nun im engen Schulterschluss mit den kommunalen Spitzenverbänden und Anderen. Davon ist ebenfalls in diesem Geschäftsbericht zu lesen, auch wenn das neue Gesetz den Bundestag noch nicht passiert hat. Wir haben schon oft erleben müssen, wie in den letzten Minuten noch Änderungen in Gesetze einflossen, die später gravierende Einschnitte im praktischen Leben bedeuteten.

Nicht zuletzt steht auch der Bundesverband selbst vor Veränderungen. Vier unserer 55 Mitgliedsorganisationen, die in dieser Ausgabe des Geschäftsberichts noch in der Mitgliederspalte aufgelistet sind, werden es im nächsten Bericht nicht mehr sein. Andere werden neu hinzukommen. Die Branche ist unter immensem Druck. Nicht alle halten ihm Stand. Nicht alle haben den Willen und die Kraft, die Veränderungen der Mobilität zu gestalten und – manchmal schmerzhafte – Kompromisse zu suchen und zu finden. Aber Veränderung gehört zum Leben.

Vor zwei Jahren hat der Bundesverband seinen Sitz von Frankfurt/Main nach Berlin verlegt. Nun, mit einem neuen Geschäftsführer und einer neuen Struktur der Geschäftsstelle gibt der Geschäftsbericht auch einen Überblick über die geleistete Arbeit für das Gewerbe. Denn Entscheidungsträger aus Politik, Verwaltung und Industrie schätzen den Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. als Ansprechpartner, der die Interessen der gesamten Branche vertritt. Dies wird der Bundesverband auch in Zukunft leisten.

Berlin, im Dezember 2020





Präsidium

des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

Vizepräsident Hermann Waldner

- (Berlin) geb. am 7. November 1952,
- Taxiunternehmer seit 1981,
- Vorsitzender des Aufsichtsrats der Taxi Berlin GmbH (vorm. VEB Taxi) seit 1992.
- Vorstand und geschäftsführender Gesellschafter von Taxizentralen in Berlin seit 1995.
- Gründer und Geschäftsführer der internationalen Taxiapp „taxi.eu“ sowie der FMS Systems GmbH (Berlin, Wien) seit 2011.
- Geschäftsführer und Gesellschafter der Taxizentrale IsarFunk (München) seit 2015.
- Vizepräsident des Bundesverbandes seit November 2016.

Vizepräsident Herwig Kollar

- (Frankfurt am Main) geb. am 25. Juni 1955,
- juristisches Studium in Frankfurt am Main, Assessorexamen 1987 in Frankfurt am Main, seit 1987 Rechtsanwalt.
- Vorsitzender der Taxi-Union Frankfurt e. V. seit 1995.
- Vizepräsident des Bundesverbandes seit November 2019.

Vorstand

des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.



Vorstandsmitglied Wolfgang Oertel

- (Chemnitz) geb. am 9. August 1967,
- Taxiunternehmer seit 1995,
- Geschäftsführender Vorstand der Taxi-Genossenschaft Chemnitz eG seit 1996.
- Vorstandsmitglied im LV Sachsen seit 2005.
- Im Vorstand des Bundesverbandes seit November 2008.



Vorstandsmitglied Roland Böhm

- (Münster) geb. am 15. Mai 1961,
- Taxiunternehmer seit 1990,
- seit 2000 Vorstand der Taxi Zentrale Münster e.G.
- Vorstandsmitglied des Bundesverbandes seit November 2011.



Vorstandsmitglied Dennis Klusmeier

- (Düsseldorf) geb. am 03. Februar 1968,
- Taxiunternehmer seit 1993,
- Vorstandsvorsitzender der Taxi Düsseldorf eG seit 2006
- Stellvertretender Vorsitzender Taxi-Verband NRW seit 2010
- Im Vorstand des Bundesverbandes seit November 2019.



Ehrenmitglied

des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

Ehrenmitglied Peter Metschen



(Duisburg) geb. am 7. Januar 1932.
Übernahme des elterlichen Taxi- und Mietwagenbetriebes in Rheinhausen 1964,
seit 1966 im Vorstand des LV Nordrhein und Vorsitzender 1980 – 1995,
Vorsitzender des Gesamtverbandes Nordrhein von 1990 – 1993,
Ernennung zum Ehrenvorstandsmitglied des LV Nordrhein 1995.
Im BDP/BZP-Vorstand 1980 – 1997.
Ehrenmitglied seit 1997.
Verleihung des Bundesverdienstkreuzes am Bande 1990.

Geschäftsführung

des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.



Geschäftsführer Michael Oppermann

- geb. am 17. August 1983.
- 2007 – 2014: Strategie- und Kommunikationsberatung in Berlin und dem Ruhrgebiet,
- 2014 – 2018: Abteilungsleiter im Gasverband Zukunft ERDGAS,
- 2018: Interimsgeschäftsführer bei einem politischen Thinktank.
- Seit Dezember 2018 Berlin-Repräsentant beim Bundesverband,
- Geschäftsführer seit November 2019.



Stellvertretender Geschäftsführer Frederik Wilhelmsmeyer

- geb. am 11. Oktober 1964.
- Juristisches Studium in Münster,
- Assessorexamen 1996 in Düsseldorf,
- seit 2001 Rechtsanwalt.
- Beim Bundesverband seit Oktober 1997 tätig,
- seit 2002 Stellvertretender Geschäftsführer.



Wesentliche Strukturdaten des Taxi- und Mietwagengewerbes
in der Bundesrepublik Deutschland für das Jahr 2016 im Vergleich zum Jahr 2012

	2016	seit 2012
Unternehmer, die nur Taxiverkehr betreiben	20.932	- 3,8 %
Unternehmer, die nur Mietwagenverkehr betreiben	8.321	- 1,3 %
Unternehmer, die Taxi- und Mietwagenverkehr betreiben (mit sog. Mischkonzessionen)	1.146	- 11,4 %
Unternehmer, die Taxi- und Mietwagenverkehr betreiben (ohne sog. Mischkonzessionen)	4.618	+ 2,0 %
Zusammen	**35.017**	**- 2,7 %**
Genehmigte Fahrzeuge im Taxiverkehr	53.302	- 0,5 %
Genehmigte Fahrzeuge im Mietwagenverkehr	39.593	+ 10,1 %
Genehmigte Fahrzeuge im Taxi- und Mietwagenverkehr (sog. Mischkonzessionen)	3.087	- 6,3 %
Zusammen	**95.982**	**+ 3,4 %**
Einwohner pro Taxi im Durchschnitt der Bundesrepublik		1.548 Einwohner pro Taxi
Das Bundesland mit der höchsten „Taxidichte" ist Berlin		458 Einwohner pro Taxi
Das Bundesland mit der niedrigsten „Taxidichte" ist Thüringen		2.997 Einwohner pro Taxi

Die Zahlen basieren auf einer Sondererhebung des BMVI, aufbereitete Länderangaben Stand Dezember 2016, ergänzt durch eigene Erhebungen des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

Verkehrsdaten 2019

Beförderte Personen im Taxi- und Mietwagengewerbe im Jahr 2019 (geschätzt)	445.000.000
Personenkilometer im Taxi- und Mietwagengewerbe im Jahr 2019 (geschätzt)	3.010.000.000
Einnahmen im Taxi- und Mietwagengewerbe im Jahr 2019 (geschätzt in Euro)	5.400.000.000



Funktionen und Aufgaben

des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.



Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. besteht in seiner heutigen Organisationsstruktur seit 1984 und führte zunächst den Namen Bundes-Zentralverband der Deutschen Personenverkehrsunternehmer mit PKW e.V. bzw. seit 1992 Bundes-Zentralverband Personenverkehr - Taxi und Mietwagen e.V.

Zum 1.1.2000 hat sich der BZP von dieser umständlichen Namensgebung gelöst und hieß seitdem Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP). Der BZP war aus dem Zusammenschluss des Bundesverbandes des Deutschen Personenverkehrsgewerbes e.V. (BDP) und dem Bundesverband des Deutschen Taxigewerbes e.V.(BDT) hervorgegangen. Die Umbenennung in Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. erfolgte mit überwältigender Mehrheit auf der Mitgliederversammlung im Frühjahr 2019 in Hamburg. Sie ging einher mit optischen Neupositionierung mit neuem Design und Logo.

Die Interessen der deutschen Taxi- und Mietwagenunternehmer auf Bundesebene wurden bereits seit 1947 wahrgenommen. Der Verband führte von 1947 bis 1965 den Namen Arbeitsgemeinschaft Personenverkehr für das Bundesgebiet e.V. und war als „AGP" bestens als der Zusammenschluss von Landes-, Regional- und Fachorganisationen bekannt. Danach nannte er sich von 1965 bis 1984 Bundesverband des Deutschen Personenverkehrsgewerbes (BDP) e.V.

Aufgabe des Bundesverbandes ist es, die Gesamtinteressen der Personenverkehrsunternehmer mit PKW auf nationaler und internationaler Ebene gegenüber Ministerien und anderen Behörden, Organisationen und der Öffentlichkeit zu vertreten. Zur Arbeit des Bundesverbandes und seiner Landesverbände gehört:

- Die Interessenwahrung gewerbepolitischer Ziele bei Gesetzesvorhaben und -veränderungen in allen Bereichen des Personenbeförderungsrechts, des sonstigen Gewerberechtes sowie des Straßenverkehrsrechts, des Arbeitsrechts und der Verkehrssicherheit, soweit das Taxi- und Mietwagengewerbe hiervon berührt wird. Zudem setzt sich der Verband für die Verbesserung der Gewerbebedingungen und der Zugangsvoraussetzungen ein.

- Mit Satzungsänderung vom 3.7.2014 vertritt der Bundesverband zudem auch die sozialpolitischen Gesamtinteressen des Gewerbes, er kann damit als Spitzenorganisation im Sinne des Tarifvertragsrechtes und für die Mitglieder, die ihm als Unternehmen angehören, als Tarifvertragspartei tätig sein. Hierfür unterhält der Bundesverband einen sozialpolitischen Ausschuss, der die sozialpolitische Verhandlungskommission (Tarifkommission) während Verhandlungen beratend begleitet.

Funktionen und Aufgaben

Information der Mitgliedsverbände und -organisationen über alle für das Gewerbe wichtigen Angelegenheiten durch Report des Bundesverbandes sowie allgemeine und vertrauliche Rundschreiben, das Internetangebot unter www.bundesverband.taxi sowie seit 2006 auch über ein Intranet.

Förderung des Austauschs gewerbepolitischer, wirtschaftlicher und technischer Informationen der Mitglieder des Bundesverbandes untereinander durch Informationsdienste, durch regelmäßige Tagungen der Fachausschüsse sowie im Rahmen von Mitgliederversammlungen und Fachkongressen.

Begleitung und Unterstützung wichtiger Forschungsvorhaben.

Initiierung/Koordination von gewerbe- und umweltpolitisch bedeutsamen Pilotprojekten.

Interessenvertretung gegenüber Behörden und anderen Stellen, wie z.B. Mitwirkung bei der Festsetzung von Taxitarifen und Abschluss von Vereinbarungen mit Krankenkassen.

Zusammenarbeit und Informationsaustausch mit Behörden und anderen Stellen in Form von Beratung und Mitwirkung.

Interessenwahrung der arbeits-, steuerrechtlichen und sozialpolitischen Belange.

Förderung nationaler und internationaler Zusammenarbeit mit Organisationen des Verkehrsgewerbes mit gleicher Zielsetzung sowie den in der IRU zusammengeschlossenen weltweiten Verbänden des Taxi- und Mietwagengewerbes.

Zusammenarbeit mit der Industrie und Wirtschaft, insbesondere mit der Fahrzeug- und Zubehörindustrie sowie der Versicherungs- und Werbewirtschaft.

Kooperation mit anderen öffentlichen Verkehrsträgern, so z.B. das Rahmenabkommen mit der Deutschen Bahn über das Störfallmanagement bei Zugausfällen und Verspätungen.

Entwicklung von Reiseangeboten für Behinderte in Zusammenarbeit mit deren Spitzenverbänden und der Deutschen Bahn AG.

Veranstaltung von fachbezogenen Kongressen und Seminaren, beispielhaft des ÖPNV-Taxi-Kongresses, der Taxizentralen-Kongresse und Seminarangeboten für Taxiunternehmer.

Seine Aufgaben nimmt der Bundesverband im einvernehmlichen Zusammenwirken mit seinen Mitgliedsorganisationen des Taxi- und Mietwagengewerbes in der Bundesrepublik Deutschland wahr. Der föderative Aufbau des Bundesverbandes gewährleistet eine sachgerechte Interessenwahrnehmung auf allen Ebenen.

Zu den herausragendsten Erfolgen der gewerbepolitischen Arbeit des Bundesverbandes und seiner Mitglieder in den letzten Jahrzehnten zählen:

Die Neuregelung der Rechtsvorschriften für das Taxi- und Mietwagengewerbe im Rahmen der am 1. Oktober 1983 in Kraft getretenen 5. Novelle zum Personenbeförderungsgesetz, der so genannten „Taxi-Novelle". Mit der Neuregelung wurde langjährigen Anliegen des Gewerbes entsprochen:

- eine verbesserte Zulassungsregelung;
- eine verbesserte Regelung im Zusammenhang mit der Übertragung und Verpachtung von Genehmigungen;
- eine erheblich verbesserte Abgrenzung zwischen Taxis und Mietwagen im wohlverstandenen Interesse beider Verkehrsformen;
- eine Anpassung der Taxivorschriften entsprechend den zwischenzeitlich eingetretenen tatsächlichen Verhältnissen.

Im Jahre 1993 initiierte der Bundesverband gleich zwei gesetzliche Novellierungen, die die Arbeit im Taxigewerbe und damit auch die Dienstleistung gegenüber dem Fahrgast entscheidend verbesserten sowie für die Zukunft des Gewerbes insgesamt als ergänzendes Verkehrsmittel im Rahmen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erhebliche Bedeutung haben:



Funktionen und Aufgaben

• Neufassung der Straßenverkehrsordnung (StVO) in § 12, sodass: 1.) das bisher geltende Parkverbot an Taxenständen in ein absolutes Halteverbot umgewandelt wurde,

2.) die Taxifahrerin bzw. der Taxifahrer ihr/sein in zweiter Reihe stehendes Fahrzeug auch verlassen darf, um Fahrgäste ggfs. auch von der Haustür abholen zu können bzw. dort hinzubringen.

Weitere Anerkennung der Taxis und Mietwagen innerhalb der Systematik des öffentlichen Verkehrs durch Einbeziehung in die Definition des Begriffes Öffentlicher Personennahverkehr in § 8 Abs. 2 des Personenbeförderungsgesetzes im Rahmen der Eisenbahnstrukturreform.

Darüber hinaus wurden folgende Ziele erreicht:

- die Einführung einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung im Mietwagenverkehr, mit der eine bessere Ordnung in diesem Bereich erreicht wurde;
- ermäßigter Umsatzsteuersatz für die Beförderung von Personen im Taxiverkehr;
- Sonderrechte für den Taxiverkehr im Rahmen des Straßenverkehrsrechtes, insbesondere die Mitbenutzung von Sonderspuren;
- Einführung einer Fachkundeprüfung für Taxi- und Mietwagenunternehmer;
- Verbesserung der Bedingungen für den Einsatz von Taxis im Linienverkehr;
- Ermöglichung des Einbaus eines „blinkenden" Taxi-Dachzeichens für mehr Sicherheit;
- Spezifizierung und Entwicklung eines „stillen Taxialarms" auf Basis der GPS-Satellitenortung.

Zu den verbandspolitischen Erfolgen gehören auch so genannte Abwehrerfolge. So konnte der Bundesverband Bestrebungen erfolgreich entgegentreten, die auf eine Aufweichung und Aufgabe wichtiger, bewährter Teile des Ordnungsrahmens für das Taxi- und Mietwagengewerbe abzielten. Nur durch das geschlossene Auftreten des Gewerbes konnte die Aufhebung des Gebots des einheitlichen Farbanstrichs für Taxen sowie die bundesweite Freigabe der Eigenwerbung für Taxis und Mietwagen verhindert werden. 1992 konnte der Bundesverband die Deregulierung des Taxiwesens (geplant waren Aufhebung der Konzessionierung und in weiten Teilen auch des Taxitarifsystems) verhindern.

2004 gelang es, die Aufhebung der Rückkehrverpflichtung für Mietwagen zu verhindern. Gegenwärtig steht dieses wichtige Abgrenzungsmerkmal zwischen Taxi und Mietwagen durch die geplante Reform des Personenbeförderungsgesetzes wieder auf dem Prüfstand.

In Zusammenarbeit mit der IRU und den anderen nationalen Schwesterverbänden in der EU wurde im Frühsommer 2006 erreicht, dass die EU-Dienstleistungsrichtlinie in einer deutlich abgeschwächten Form von den EU-Regierungen verabschiedet wurde. Das ursprünglich vorgesehene „Herkunftslandprinzip" wurde verhindert und durch die „Freiheit der Dienstleistungen" ersetzt. Gleichzeitig wurden wichtige Bereiche wie Sozial- und Pflegedienste sowie der Verkehr samt Taxen und Nahverkehr von der Dienstleistungsfreiheit ausgenommen. Vorher war es den Gewerbevertretern gelungen, die Gefahren für die öffentlichen Verkehrsinteressen aufzuzeigen, wenn sich Unternehmen ohne die Beachtung der nationalen Verkehrsordnungen als Taxibetriebe überall in der EU und ohne weiteres hätten niederlassen können.

In fünf wichtigen bundesgerichtlichen Entscheidungen hat sich seit 1989 die bisherige Verbandslinie zu wesentlichen gewerbepolitischen Fragen niedergeschlagen. Die Verbandsarbeit des Bundesverbandes wurde dadurch auf dem Rechtsweg höchstrichterlich bestätigt.

- Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 7. September 1989 zur Beurteilung der Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxengewerbes.

In diesem Urteil wurde bestätigt, dass die Einrichtung eines Beobachtungszeitraumes zur Überprüfung der Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxengewerbes durch die Zulassungsbehörden rechtmäßig ist und die zur Feststellung der Reihenfolge der zu berücksichtigenden Bewerber geführte Vormerkliste materiell-rechtliche Bedeutung hat.

Funktionen und Aufgaben

- Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 4. Oktober 1989 zur Beurteilung der Sittenwidrigkeit und der Verfassungsmäßigkeit der rechtsgeschäftlichen Übertragung von Taxikonzessionen.

Das Bundesverfassungsgericht hat in dem Beschluss festgestellt, dass Alt-Konzessionen aufgrund des durch eigene unternehmerische Leistung geprägten Vermögenswertes als Ergebnis der aufbauenden Pflege, des „Goodwill", der Stammkundschaft und wegen des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebes schützenswert sind und deshalb übertragbar sein müssen.

- Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 14. November 1989 zur Rückkehrpflicht von Mietwagen.

Die Verfassungsmäßigkeit des Rückkehrgebotes von Mietwagen wurde bestätigt und damit das Unwesen der Minicar-Unternehmen beseitigt, sich gegenüber ordentlichen Mietwagen- und Taxiunternehmen wettbewerbsfeindlich zu verhalten.

- Beschluss des Bundesverfassungsgerichtes vom 11. Februar 1992 zum ermäßigten Umsatzsteuersatz bei der Personenbeförderung mit Taxen.

Mit der gewerbepolitisch äußerst wertvollen Erwägung, dass das Taxi öffentliches Verkehrsmittel ist, erklärte das höchste deutsche Gericht die umsatzsteuerrechtliche Bevorzugung des Taxis gegenüber dem Mietwagen als mit dem Grundgesetz vereinbar.

- Urteil des Bundesfinanzhofes vom 31. Mai 2007 zum ermäßigten Umsatzsteuersatz bei Krankenfahrten.

Das oberste Finanzgericht bestätigte die vom Bundesverband vertretene Auffassung, dass Hin- und Rückfahrt zwei getrennte Beförderungsleistungen darstellen, sofern der Fahrgast am Behandlungsort abgesetzt und später wieder abgeholt und zurückbefördert wird. Das Urteil hat entscheidenden Einfluss auf die Besteuerung von Krankenfahrten, bei denen die einfache Fahrtstrecke zwischen 25 und 50 Kilometern liegt.

Im Februar 2007 erreichte der Bundesverband, dass ein bei der Gesundheitsreform 2007 vorgesehener Pauschalabschlag von drei Prozent bei Kranken- und Rettungsfahrten verhindert wurde. Somit blieb dem Gewerbe die weitere Belastung in diesem schon sehr gebeutelten Geschäftsbereich erspart.

Nach jahrelangem Drängen ist im Oktober 2015 endlich die Verkehrssicherheit dadurch erhöht worden, dass die anachronistische Gurtpflichtbefreiung für Taxi- und Mietwagenfahrer bei der Beförderung gestrichen wurde.

Angesichts der Bestrebungen zur Reform des Personenbeförderungsgesetzes sowie des weitgehend unregulierten Eintritts von neuen Wettbewerbern in den Markt sehen wir schwerwiegende Verwerfungen. Der Bundesverband ist daher noch mehr als bisher gefordert, mit seinem Wirken auf die Konsequenzen von Veränderungen für die Mobilität und das Gewerbe hinzuweisen. Das geschieht sowohl öffentlichkeitswirksam mit großen Protesten und Mahnwachen. Zum anderen führt der Bundesverband unzählige Gespräche, um die Probleme bei Sozialgefüge, Arbeitsbedingungen und Datenschutz entschieden darzulegen. Sie betreffen auch die aktuell mit stark marktliberalen Tendenzen geführten Debatten über die Rahmenbedingungen des Taxi- und Mietwagengewerbes auf nationaler und internationaler Ebene, die eine schlagkräftige Gewerbevertretung unverzichtbar machen.

Gerade in diesen bewegten Zeiten zeigt ein hoher Organisationsgrad, wie stark die Gewerbevertretung ist. Je stärker der Verband, desto nachhaltiger ist auch der Eindruck bei Politik, Wirtschaft und Mitbewerbern. „Leichtgewichte" kann man ignorieren, eine schlagkräftige Gewerbeorganisation nicht. Auch wenn die wirtschaftliche Lage es manchmal schwer macht, den Beitrag für seinen Landesverband zu entrichten, muss es jedem Taxi- und Mietwagenunternehmer klar sein, dass gerade jetzt ein starke Gewerbevertretung vonnöten ist. Die Sicherung einer dauerhaften Existenz eines einzelnen Unternehmers bei leistungsgerechter Rendite hängt auch davon ab, dass seine Interessen in Berlin und Brüssel vertreten werden.



Organisationsdiagramm

des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

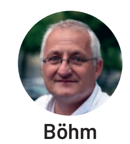
Präsidium


Waldner


Kollar

Vorstand


Oertel


Böhm


Klusmeier

Geschäftsführung


Oppermann


Wilhelmsmeyer

Mitglieder des Erweiterten Vorstandes

Name	Ort
Athanasiou	Bielefeld
Bahr	Halle/Saale
Balkan	Karlsruhe
Beer	Altenburg
Böhm	Münster
Borning	Koblenz
Brüggmann	Hamburg
Buchholz	Bremen
Cati	Solingen
Clüver	Hanau
Dragicevic	Köln
Ehret	Stuttgart
Fuchs	Witten
Gergin	Frankfurt
Gleixner	Krefeld
Gutendorf	Koblenz
Hartmann	Saarbrücken
Hess	München
Hess	Kassel
Heinrichs	Bielefeld
Hübner	Magdeburg
Keiler	Schwerin
Kepper	Dresden
Klusmeier	Düsseldorf
Kollar	Frankfurt
Kroker	München
Kratz	Frankfurt
Kura	Hagen
Lenz	Bonn
Lohse	Hamburg
Menrath	Marl
Nadolski	Berlin
Pettau	Hannover
Ploke	Berlin
Rosmanek	Essen
Sarial	Gelsenkirchen
Scheffel	Kaiserslautern
Schlenker	Frankfurt
Schneider	Offenbach
Schötz	Remscheid
Schwuchow	Erfurt
von Teuffel	Freiburg, Mannheim
Töpfer	Berlin
Ucar	Berlin
Waldner	Berlin
Weidmann	Bochum
Wittig	Duisburg
Zander	Monheim
Zillmann	Düsseldorf

Förderkreis

- DDS Digital Dispatch (Intl) Ltd
- Finn Frogne GmbH
- FMS GmbH
- Ford-Werke GmbH
- Gefos HALE electronic GmbH
- Ingenico Payment Services GmbH
- Interfacom S.A. - TAXITRONIC
- Jaguar Land Rover Deutschland GmbH
- Kienzle Argo GmbH
- Mercedes-Benz AG
- mobile GARANTIE Deutschland GmbH
- Much® Autohaus GmbH
- Opel Automobile GmbH
- Prävent GmbH
- Seibt & Straub AG
- Semitron S.A.
- Telekom Deutschland GmbH
- TOYOTA DEUTSCHLAND GmbH
- VdK Versicherung der Kraftfahrt
- Volkswagen AG
- Volkswagen Nutzfahrzeuge
- Volvo Car Germany GmbH

Geschäftsstelle

des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

Adresse
Dorotheenstraße 37
10117 Berlin
Deutschland

Telefon
+49 (30) 21 22 23 53 5
Telefax
+49 (30) 21 22 23 54 0

E-Mail
info@bundesverband.taxi
Internet
www.bundesverband.taxi

Leitung

Michael Oppermann (Geschäftsführer)
E-Mail geschaeftsfuehrung@bundesverband.taxi
E-Mail michael.oppermann@bundesverband.taxi



Rechtsanwalt Frederik Wilhelmsmeyer (Stellvertretender Geschäftsführer)
E-Mail frederik.wilhelmsmeyer@bundesverband.taxi



Sekretariat

Margarete Reinhardt
E-Mail margarete.reinhardt@bundesverband.taxi



Public Affairs

Dominik Eggers
E-Mail dominik.eggers@bundesverband.taxi



Digitale Kommunikation

Laura Waibel
E-Mail laura.waibel@bundesverband.taxi



Bürozeiten

Montag — Donnerstag 8.30 bis 16.30 Uhr
Freitag 8.30 bis 15.30 Uhr


TAXI

Mitgliederorganisationen

des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

Ordentliche Mitglieder (54)

Sortierung: Zentralen nach Stadt, Landesverbände nach Bundesland

Verband des Verkehrsgewerbes Baden e.V.	Freiburg, Mannheim
Verband des Württembergischen Verkehrsgewerbes e.V.	Stuttgart
Landesverband Bayerischer Taxi- und Mietwagen-Unternehmen e.V.	München
Innung des Berliner Taxigewerbes e.V.	Berlin
Taxi Verband Berlin, Brandenburg e.V.	Berlin
Taxi Deutschland Berlin e.V.	Berlin
Wirtschaftsgenossenschaft Berliner Taxibesitzer eG	Berlin
TaxiFunk Berlin TZB GmbH	Berlin
Taxiruf Würfelfunk „0800-CABCALL" AG	Berlin
Quality Taxi Vermittlungs GmbH	Berlin
Taxi Berlin TZB GmbH „Cityfunk"	Berlin
Speed Cab Taxifunk GmbH	Berlin
Bielefelder Funk-Taxi-Zentrale e.G.	Bielefeld
Funk-Taxi-Zentrale Hansa	Bielefeld
Taxi Bochum eG	Bochum
Taxi Bonn eG	Bonn
Fachvereinigung Personenverkehr • Verband für das Personenverkehrsgewerbe Landesverband Bremen e.V.	Bremen
Taxi Dortmund eG	Dortmund
Taxi Düsseldorf eG	Düsseldorf
Taxi-Funktaxi-Zentrale Duisburg e.G.	Duisburg
Taxi Essen eG	Essen
Taxi-Union Frankfurt e.V.	Frankfurt
Taxi 33®EchoFunk®	Frankfurt
Frankfurt's TAXI-RUF	Frankfurt
Taxi Gelsen IG	Gelsenkirchen
Taxi & Mietwagengenossenschaft Halle/Saale eG	Halle/Saale
Taxi Hagen e.G.	Hagen



Mitgliederorganisationen

des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

Ordentliche Mitglieder (54)

Sortierung: Zentralen nach Stadt, Landesverbände nach Bundesland

Hansa Funktaxi e.G.	Hamburg
Taxen-Union Hamburg e.V.	Hamburg
Taxi-Dienst Hanau Stadt und Land e.G.	Hanau
Landesverband Hessen für das Personenverkehrsgewerbe e.V.	Frankfurt
Taxi-Funk-Zentrale Karlsruhe eG	Karlsruhe
Fachverband PKW-Verkehr Hessen e.V.	Kassel
Krefelder Funktaxi-Besitzerverein	Krefeld
Taxi Koblenz e.G.	Koblenz
TAXI RUF Köln wirtschaftliche Vereinigung Kölner Taxiunternehmer eG	Köln
Taxi Jakubiak	Marl
Taxi- und Mietwagengenossenschaft Magdeburg eG	Magdeburg
Landesverband für das Taxi- und Mietwagengewerbe Mecklenburg/Vorpommern e.V.	Schwerin
IsarFunk Taxizentrale GmbH & Co.	München
Taxi-Zentrale Münster e.G.	Münster
Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen e.V. • Fachvereinigung Taxi und Mietwagen	Hannover
Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi-Mietwagen e.V.	Monheim
Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen e.V.	Düsseldorf
Taxi-Funk Offenbach e.G.	Offenbach
Funk-Taxi-Vereinigung Remscheid	Remscheid
Verband des Verkehrsgewerbes Rheinland e.V. • Fachvereinigung Droschken- und Mietwagenverkehr	Koblenz
Verband des Verkehrsgewerbes Rheinhessen-Pfalz e.V.	Kaiserslautern
Landesverband Verkehrsgewerbe Saarland (LVS) e.V.	Saarbrücken
Landesverband Sächsischer Taxi- und Mietwagenunternehmer e.V.	Dresden
Taxi-Zentrale Solingen eG	Solingen
Landesverband Thüringen der Taxi- und Mietwagenunternehmer e.V.	Altenburg
Landesverband Thüringen des Verkehrsgewerbes (LTV) e.V. • FV Personenverkehr	Erfurt
Funk-Taxi-Zentrale Witten GbR	Witten

Förderkreis

des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

Mitglieder (23)

Fahrzeug-Industrie	Ford-Werke GmbH	Köln
Neumitglied	Jaguar Land Rover GmbH	Kronberg
	Mercedes-Benz AG	Berlin
	Opel Automobile GmbH	Rüsselsheim
	Toyota Deutschland GmbH	Köln
	Volkswagen AG	Wolfsburg
	Volkswagen Nutzfahrzeuge	Hannover
	Volvo Car Germany GmbH	Köln

Taxizubehör-Industrie	DDS Digital Dispatch (Int'l) Ltd	Saint Ives (GB)
	Finn Frogne GmbH	Tübingen
	FMS GmbH	Graz (A)
	Gefos Gesellschaft für offene Systeme mbH	Schwerte
	HALE electronic GmbH	Salzburg (A)
	Interfacom S.A. - Taxitronic	Barcelona (ES)
	Kienzle Argo GmbH	Berlin
	Seibt & Straub AG	Stuttgart
	Semitron S.A.	Thessaloniki (GR)

Taxi-Spezialanbieter	Much Autohaus GmbH	Bad Tölz
und Dienstleister	Payone GmbH	Frankfurt (Main)
	Prävent GmbH	Dortmund

Telekommunikation	Telekom Deutschland GmbH	Bonn

Versicherungswirtschaft	mobile GARANTIE Deutschland GmbH	Wedemark
	VdK Versicherung der Kraftfahrt AG	Dortmund







»Mobilität von Menschen und Gütern ist nicht Folge, sondern Grundlage unseres Wohlstands.«

Eberhard von Kuenheim, von 1970 bis 1993 Vorstandsvorsitzender von BMW

Geschäftsbericht 2019 / 2020

Man soll sich mit Superlativen zurückhalten. Es gibt Jahre, die sind mehr oder weniger turbulent. Dennoch drängt sich der Superlativ auf: Es war zumindest eines der turbulentesten Jahre in der über 70jährigen Geschichte des Verbandes. Eine solche Pandemie wie Corona mit all den wirtschaftlichen Folgen für das Taxi- und Mietwagengewerbe hat es noch nicht gegeben. Eine Krise, die viele Existenzen bedroht und weiter bedrohen wird. Denn zum Zeitpunkt des Erscheinens dieses Geschäftsberichts sind die Folgen von Covid 19 noch nicht zu erkennen. Droht uns ein kompletter wirtschaftlicher Kahlschlag oder sind die Folgen einigermaßen überschaubar? Wir wissen es derzeit nicht und haben deshalb ein Zitat des früheren BMW-Chefs von Kuenheim diesem Bericht vorangestellt. Denn ohne Mobilität ist eine wirtschaftliche Erholung undenkbar. Dies sollten auch diejenigen berücksichtigen, die bei allen Corona-Hilfen die Hürden so aufgebaut haben, dass sie für das Taxi- und Mietwagengewerbe kaum zu nehmen sind.

Koblenz: Wechsel in der Geschäftsführung

Dieser Rückblick muss im November 2019 beginnen. In Koblenz wurde der Wechsel in der Geschäftsführung von den Mitgliedern bestätigt, mit einem 100-Prozent-Ergebnis wurde Michael Oppermann als Nachfolger von Thomas Grätz gewählt. Der hatte die Geschäfte des Verbandes fast 29 Jahre geführt. Michael Oppermann sagte vor den Delegierten: „Die Branche steht vor gewaltigen Herausforderungen. Neue Anbieter drängen mit Riesenbudgets und Dumpingpreisen auf den Markt. Mobilität droht zum Spielball von Profitinteressen zu werden. Wir werden mit viel Herzblut, Engagement und Ausdauer weiter dafür kämpfen, dass für alle die gleichen Regeln gelten. Ich freue mich über das Vertrauen, das mir die Mitglieder des Verbandes ausgesprochen haben. Wir haben keine Zeit zu verlieren, packen wir die kommenden Aufgaben gemeinsam an". Zugleich sprach sich die Herbsttagung des Verbandes für Herwig Kollar als neues Mitglied des Präsidiums aus, seinen bisherigen Platz im Vorstand nahm Dennis Klusmeier ein.

Findungskommission soll Vorschläge erarbeiten

Unterdessen hatte auch die von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) eingesetzte Findungskommission ihre Arbeit aufgenommen. Ein lockeres Gremium mit Politikern aus fünf Parteien. Man darf darüber spekulieren, warum der Bundesverkehrsminister diesen Weg gegangen ist, eigentlich wäre ein Referentenentwurf zur Novelle des Personenbeförderungsgesetzes der naheliegende Schritt gewesen. Allerdings hatte Scheuer nach dem Durchsickern seines Eckpunktepapiers so

sehr der Wind ins Gesicht geblasen, dass er diesen Weg für den richtigen hielt. Minister sowie Parlamentarier aus Regierungsfraktionen und Opposition von Bund und Ländern sollten daher ihre Vorschläge unterbreiten und diskutieren. Vor allem die Ideen zur Aufhebung der Rückkehrpflicht für Mietwagen und zum Wegfall des bisherigen Verbots der Einzelplatzvermietung stießen im Taxigewerbe auf massiven Protest. In der Einladung war dann auch von einem „breiten Konsens" die Rede, der erzielt werden sollte. Der Bundesverband hatte während der über einjährigen Gespräche des Findungskommission stets betont, es gehe um eine neue Mobilitätsordnung – also um Mobilität und Ordnung. Deshalb müsse der Rahmen so gestaltet werden, dass alle Marktteilnehmer zu gleichen Bedingungen operieren. Bei der Mobilität selbst, bei der Sicherheit der Fahrzeuge, bei den zu entrichtenden Steuern und Sozialabgaben, bei den Standards für die Qualifikation.

Am Ende, im Sommer 2020, kam aus den Debatten der Findungskommission ein Kompromiss, der bei vielen Beteiligten auf wenig Gegenliebe stieß. „11 Eckpunkte, die das PBefG auf den Stand der Zeit bringen", war das Papier überschrieben. Einstimmig beschlossen wurde es nicht. Wenig überraschend kommentierte die Vize-Vorsitzende des Verkehrsausschusses, Daniela Kluckert, dass von der Idee im Koalitionsvertrag in dem nun beschlossenen Papier wenig enthalten sei. Startups und private Unternehmen hätten schlechtere Startbedingungen. Allerdings hatte die FDP-Politikerin diese Meinung ziemlich exklusiv. Aus dem Verkehrsministerium wurde das Papier der Findungskommision mit überschwänglicher Freude begrüßt: „Wir haben heute einen breiten Konsens zur Modernisierung der Personenbeförderung erreicht. Gemeinsam wollen wir neue digitale Mobilitätsangebote wie Poolingmodelle ermöglichen und voranbringen, wollen die Menschen in der Stadt und auf dem Land mobiler machen. Dabei sind uns fairer Wettbewerb und Standards wichtig. Alle Anbieter und Nutzer sollen einen Mehrwert haben. Die Kommunen sollen Instrumente an die Hand bekommen, mit denen sie dies vor Ort wirksam steuern können. Wir werden nun zügig einen Gesetzentwurf ausarbeiten. Das ist der Auftrag. Danke für das intensive und konstruktive Arbeiten. CDU/CSU, SPD und Grüne konnten sich auf die Grundsätze verständigen. Die FDP-Bundestagsfraktion war dazu nicht bereit", wurde Minister Scheuer zitiert.

Der Bundesverband nahm ausführlich Stellung zu dem Papier.



Bundesverband kritisiert Papier der Findungskommission

Die Verbandsspitze bewertete die Ergebnisse der Findungskommission schlichtweg als „enttäuschend". Eine neue und faire Mobilitätsordnung habe die Findungskommission leider nicht auf den Weg gebracht und die Chance auf eine gute und breit getragene Vision für die Mobilität vertan. „Das Taxi-Gewerbe mit seiner über 120jährigen Erfahrung steht weiterhin bereit, denn die Antworten zur Mobilität in Stadt und Land von morgen sind leider weiter offen", kritisierte Michael Oppermann. Die Rückkehrpflicht für Mietwagen werde nur dem Namen nach erhalten. Eine Frist zur Vorbestellung von Mietwagen hätte für beide Seiten Klarheit geschaffen. Aber die Rückkehrpflicht werde mit diesen Plänen sogar noch ausgehöhlt und geschwächt. Die Hintertür für Uber & Co sei so weit offen wie nie zuvor - zu Lasten der ehrlichen Unternehmen, die hierzulande Steuern und Sozialabgaben zahlen.



Ein weiterer Kritikpunkt: Die Findungskommission hatte sich vom Taxitarif verabschiedet. Von einer behutsamen Tariföffnung sei man weit entfernt. Vielmehr gehe es um den völligen Wegfall des Tarifs, wenn das Taxi über eine Taxizentrale oder eine App gerufen werde. Das Taxi als Teil der Daseinsvorsorge und Mobilitätsangebot für jedermann würde damit faktisch abgeschafft.

Warten auf den Referentenentwurf

Über den Sommer 2020 entstand dann der Referentenentwurf zu dem Gesetz. Allerdings ließ die Veröffentlichung über Gebühr auf sich warten. Denn im September musste der Verkehrsminister im Bundestags-Untersuchungsausschuss zum Maut-Debakel Rede und Antwort stehen. Es gab widersprüchliche Aussagen, die Opposition forderte seinen Rücktritt. Anfang Oktober wurde dann der Entwurf veröffentlicht und den Fraktionen zur weiteren Diskussion zugeleitet. Allerdings dauerte es keine 24 Stunden, bis der Gesetzentwurf wieder zurück gezogen wurde. Begründung: Es müssten noch Überarbeitungen vorgenommen werden. „Statt Uber & Co auf klare Sozialstandards zu verpflichten, wird genau dieser Bereich von entsprechenden Vorgaben ausgenommen“, kritisierte der Bundesverband umgehend.

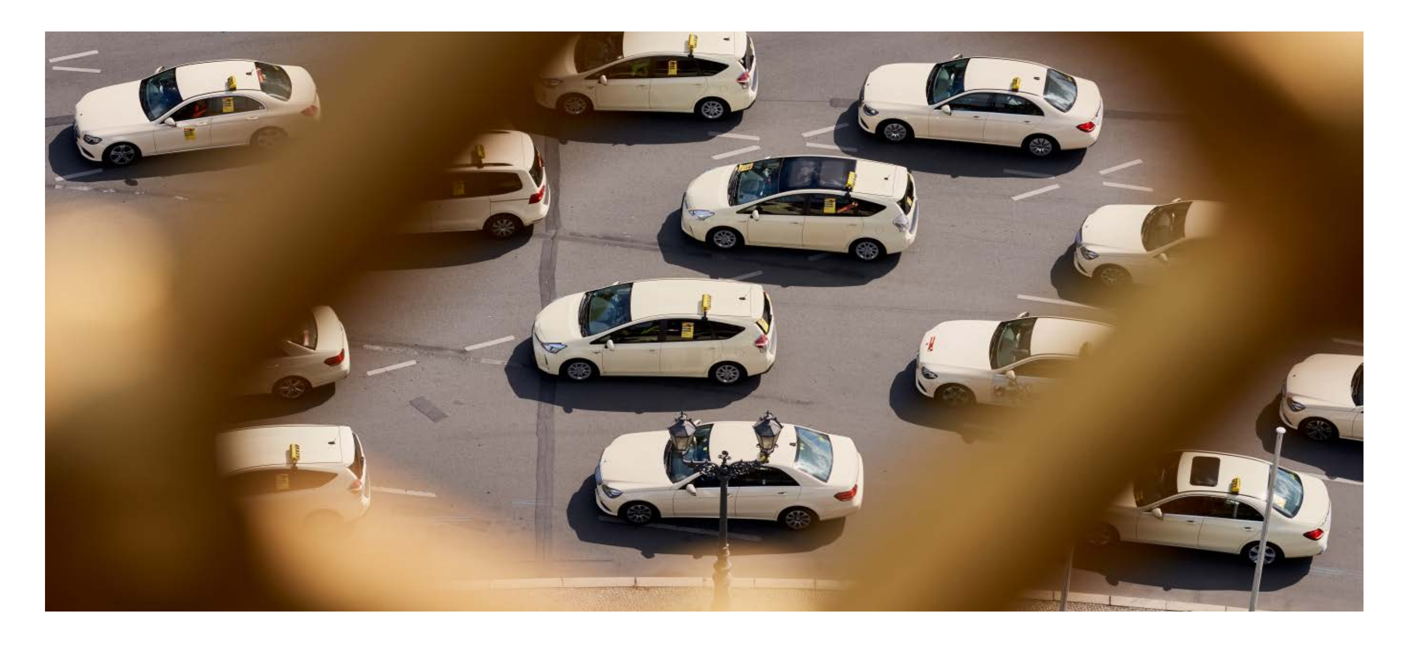
Inhaltlich standen weiterhin „alternative Bedienformen“ im Mittelpunkt des Entwurfs. Sie stellen den klassischen ÖPNV in Deutschland vor große Herausforderungen. „Durch die Digitalisierung des Verkehrssektors neu entstehende Geschäftsmodelle machen eine bedarfsgerechte Vermittlung von Fahrdienstleistungen möglich, die durch intelligente Bündelungen mehreren Personen mit unterschiedlichen Zielen unabhängig von Linienvorgaben angeboten werden können.“ Hier soll nun eine Regulierung erfolgen, die Vorgaben der Findungskommission zum Pooling wurden daher nahezu vollständig umgesetzt. Allerdings taucht der Begriff Pooling nicht mehr so auf, statt dessen ist von „Linienbedarfsverkehr“ die Rede, gewerbliches Pooling wird als „gebündelter Bedarfsverkehr“ bezeichnet.

„Der Referentenentwurf ist allenfalls ein Anfang, aber er darf noch nicht das Ende sein. Zwar gibt man den Kommunen viele Instrumente an die Hand, wie sie Mobilität besser steuern sollen, aber an entscheidenden Stellen ist der Entwurf dann nicht zu Ende gedacht. Nach monatelangen Debatten und der Arbeit einer Findungskommission hat das Verkehrsministerium einen Entwurf vorgelegt, der moderner Mobilität nicht gerecht wird“, kritisierte Michael Oppermann für den Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.. Die Rückkehrpflicht für Mietwagen werde zwar dem Namen nach erhalten, aber eine effektive Kontrolle sei durch neue Ausnahmen vollkommen unmöglich. „Der Minister rollt Uber damit zwar nicht den roten Teppich aus, aber er öffnet ihnen persönlich die Hintertür.“ Die Empfehlung des Bundesverbandes lautete daher, Scheuer müsse dringend nacharbeiten.



Der neue Entwurf erblickt Anfang November das Licht der Welt

Im zweiten Referentenentwurf aus dem Bundesverkehrsministerium wurden einige der vom Taxi-Gewerbe kritisierten Reformpunkte konkretisiert. Zudem sind nun Klarstellungen in dem Gesetzestext, die dem Gewerbe nutzen könnten. Zum



nach wie vor umstrittenen Thema Rückkehrpflicht lautet der Text jetzt: „Die Genehmigungsbehörden dürfen die Rückkehrpflicht für Mietwagen zum Betriebssitz nicht durch beliebig dichte alternative Abstellorte aufweichen. Betriebssitz und Abstellort sowie die Abstellorte untereinander müssen mindestens 15 Kilometer voneinander entfernt sein." In vielen Gesprächen mit Politikern hatte der Bundesverband immer wieder darauf hingewiesen, dass sich die Rückkehrpflicht mit einer Vielzahl von Betriebssitzen umgehen ließe, ähnlich dem Modell von Briefkastenfirmen. Auch bei den Tarifen gibt es eine Konkretisierung. Demnach werden die Möglichkeiten, einen Festpreis beispielsweise zu Messen oder Flughäfen auf bestellte Fahrten eingegrenzt. Nur bei vorher bestellten Fahrten soll auch der Preiskorridor mit Mindest- und Höchstpreisen gelten.

In vielen Gesprächen hat das Gewerbe immer wieder auf wirtschaftliche Folgen für die Mobilität auf dem Lande hingewiesen. Ein Taxiangebot ist häufig sinnvoller als fast leere Busse. Dem trägt der Entwurf jetzt Rechnung und will, wenn das Gesetz so verabschiedet wird, erstmals einen öffentlich subventionierten Taxiverkehr gestatten. Die Idee dahinter: Der Bund stellt den Ländern jährlich rund 8,5 Milliarden Euro Regionalisierungsmittel zur Verfügung. Zum Großteil fließt dieses Geld in die Bahn und könnte in Zukunft auch eine Unterstützung für Taxis beinhalten. Voraussetzung ist eine „zeitliche und räumliche Unterversorgung" beim ÖPNV. Zudem soll der gebündelte Bedarfsverkehr ohne Beförderungs- und Bedienpflicht, also Angebote, die bisher unter Pooling firmierten, strenger kontrolliert werden. Sie hätten keinen Anspruch auf Genehmigung für den Fall, wenn sie die „Verkehrseffizienz" beeinträchtigen. Das bedeutet, dass Staus mit vielen kleinen Fahrzeugen zugunsten des ÖPNV-Linienverkehrs verhindert werden sollen, der dann zusätzlich durch neue Angebote auch Fahrgäste verlieren könnte.

Die Debatte nimmt an Fahrt auf

Zum Redaktionsschluss dieses Geschäftsberichts waren die Reaktionen aus den politischen Lagern zu dem Entwurf noch überschaubar. Durch die Corona-Pandemie waren andere Themen in den Vordergrund gerückt. Nordrhein-Westfalens Verkehrsminister Hendrik Wüst (CDU) sagte der Deutschen Presse-Agentur: "Dass das Personenbeförderungsrecht nun endlich die Chancen der Digitalisierung für bessere Mobilität



nutzt, ist ein überfälliger Durchbruch." Das Festhalten an der Rückkehrpflicht nannte Wüst dpa zufolge einen Anachronismus, er betonte zugleich aber den fairen Wettbewerb: "Es ist gut, neue Mobilität zu ermöglichen, ohne dabei bewährte Mobilitätsangebote wie den Taxiverkehr durch unfairen Wettbewerb in ihrer Existenz zu gefährden. Zudem werden die Rechte der Kommunen gewahrt." Münchens Oberbürgermeister Dieter Reiter (SPD) bemängelte in einem sechsseitigen Schreiben an Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, dass die Novelle „aufgrund der darin vorgegeben gesetzlichen Systematik zu erheblichen Rechtsunsicherheiten führen und gleichzeitig die Funktionsfähigkeit der Taxis bedroht wird." Zudem befürchtet er schwere Nachteile der Kommunen bei der Gestaltung des ÖPNV. Zum einen erhöhe sich der Verwaltungsaufwand massiv und zum anderen werden die Kommunen mit der Regulierung von globalen Verkehrsanbietern allein gelassen werden. Langwierige Rechtsstreitigkeiten werden die Folge sein, prognostiziert Reiter und weist den Entwurf zurück.

Taxi Driving Innovation zum PBefG

Auch bei der Taxi Driving Innovation im Herbst (auf die Webinare im Sommer kommen wir gleich) wurde der Entwurf zum PBefG ausführlich diskutiert. Auch Andreas Scheuer war mit einem Videostatement dabei. Jeder wisse, dass Taxis unverzichtbare Allrounder im öffentlichen Verkehr seien, sagte er und dankte für den Einsatz des Gewerbes gerade für ältere Menschen während der Pandemie. Den Gesetzentwurf pries er mit lobenden Worten, das PBefG werde modernisiert und dem digitalen Fortschritt angepasst. So werde eine gute Plattform für Mobilitätsdienste ermöglicht. Pooling verursache weniger Verkehr und verbessere die Anbindung des ländlichen Raums. In seiner Antwort charakterisierte Michael Oppermann den Entwurf als noch lange nicht fertig und mahnte einen erheblichen Korrekturbedarf an. Stefan Gelbhaar (Bündnis90/Grüne) kritisierte viele Passagen, die lediglich mit „Können oder Dürfen" ausgestaltet seien, vor allem dort, wo die Kommunen mehr Regulierungskompetenz erhalten sollen. Jene Kommunen, die ja schon jetzt über zu wenig Personal verfügen. Unions-Verkehrsexperte Michael Donth lobte hingegen den Entwurf und hielt fest: Mit der vorgesehenen Kennzeichnungspflicht für Mietwagen und Pooling-Fahrzeuge kommt auch eine bessere Kontrollmöglichkeit. Detlef Müller (SPD) warnte davor, die Diskussion zu stark auf Großstädte und





PROGRAMMÜBERSICHT - Webinare

Im Mittelpunkt der „TXI" steht der Austausch und das Lernen voneinander. Die Veranstaltung besteht aus einer Auftaktveranstaltung mit Keynote-Speaker/innen sowie aus drei wöchentlichen Webinaren mit Expert/innen-Vorträgen zu einem ausgewählten E-Mobility-Thema.

Die Veranstaltung richtet sich an Unternehmerinnen und Unternehmer, Vertreter aus Industrie und Dienstleistung, Zivilgesellschaft, öffentlicher Verwaltung und Wissenschaft sowie an alle, die sich im Bereich E-Mobility für Taxis engagieren oder sich dafür interessieren.

Die Webinare gliedern sich in folgende Themen:

- **Webinar 1:** Das moderne E-Taxi
- **Webinar 2:** Fokus: Ladeinfrastruktur
- **Webinar 3:** So klappt's mit dem Umstieg: Fördermöglichkeiten für das E-Taxi

PROGRAMMABLAUF

Ab 9:00	„Let's Talk Electric" – Eröffnung des Webinars mit Kurzeinführung
09:15-09:45	Zwei Expert/Innen-Vorträge
09:45-10:15	Q&A mit Publikumsfragen und Diskussion

UNTER ANDEREM MIT:

Christoph Engler
Jaguar
Quelle: Autoflotte.de/Jaguar

Justyna Wladarz
NABU Deutschland
Quelle: NABU

Dirk Ritter
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (Hamburg)
Quelle: BVM

Katja Diehl
She Drives Mobility
Moderatorin & Bloggerin
Quelle: Katja Diehl



WEBINARINHALTE - ÜBERSICHT

Auftaktveranstaltung - TXI

Keynote-Speaker/innen:

- **Thomas Sell** (Telekom Deutschland)
- **Justyna Wladarz** (NABU Deutschland)
- **Dirk Ritter** (Behörde für Verkehr u. Mobilitätswende)
- **Dennis Klusmeier** (Bundesverband Taxi u. Mietwagen)

Was Sie im Webinar erwartet

Das Ziel der Auftaktveranstaltung ist es, das Thema „alternative Antriebe und Elektromobilität" aus vielseitigen Perspektiven zu beleuchten und die Teilnehmenden auf die nachfolgenden Webinare vorzubereiten. Mit Hilfe hochkarätiger Keynotes wird eine Austauschplattform geschaffen, in der Teilnehmende und Experten voneinander lernen können. Zentrale Fragen dabei sind u.a.: Warum Elektromobilität? Wie umweltfreundlich ist der Umstieg? Und welchen Beitrag kann das Taxigewerbe leisten ?

Faktencheck:
- Wann: Mo., den 06. Juli 2020 von 09:00-10:00 Uhr
- Wo: Go-To-Webinar (Webkonferenzsystem)

Hier geht's zur Anmeldung!

Webinar 1: Das moderne E-Taxi

Experten:

- **Christoph Engler** (Jaguar Land Rover Deutschland)
- **Alexander Lutz** (Polestar Deutschland)

Was Sie im Webinar erwartet

Das Ziel des Webinars ist es, aktuelle Entwicklungen zum Thema Elektromobilität aus der Sicht der Hersteller zu beleuchten sowie über aktuelle und zukünftige Projekte zu informieren. In kurzen Impulsvorträgen werden u.a. einzelne Modelle vorgestellt und in den Kontext „Taxi-Umbau" / „Integration in den Taximarkt" eingebettet.

Faktencheck:
- Wann: Mo., den 13. Juli 2020 von 09:00-10:00 Uhr
- Wo: Go-To-Webinar (Webkonferenzsystem)

Hier geht's zur Anmeldung!



WEBINARINHALTE - ÜBERSICHT

Webinar 2: Fokus - Ladeinfrastruktur

Expert/innen:

- **Amelie Thürmer** (BDEW)
- **Robert Buch** (Comfortcharge/Telekom)

Was Sie im Webinar erwartet

Das Ziel des Webinars ist es, den Teilnehmenden einen aktuellen Überblick zum Thema „Ladeinfrastruktur" zu verschaffen. In kurzen Impulsvorträgen stellen die Expert/innen laufende Projekte vor und geben Insights zur Situation „Ladeinfrastruktur". Zentrale Fragen sind dabei u.a.: Welche Bedeutung hat Ladeinfrastruktur für den Umstieg in der Taxi-Branche? Wie ist der Zugang zu Ladesäulen- und Punkten?

Faktencheck:
- Wann: Mo., den 20. Juli 2020 von 09:00-10:00 Uhr
- Wo: Go-To-Webinar (Webkonferenzsystem)

Hier geht's zur Anmeldung!

Webinar 3: Fördermöglichkeiten für das E-Taxi

Experten:

- **Gregor Beiner** (münchner taxi zentrum)
- **Jürgen Papajewski** (BMVI)

Was Sie im Webinar erwartet

Das Ziel des Webinars ist es, Ihnen einen Überblick über Fördermöglichkeiten für den Umstieg vom Verbrenner auf das E-Taxi zu verschaffen. Impulsvorträge aus der Taxibranche sowie vom Bundesverkehrsministerium ebnen die Grundlage für eine gemeinsame Diskussion. Zentrale Fragen sind u.a.: Welche Fördermöglichkeiten gibt es? Gibt es taxispezifische Programme? Woran arbeitet der Bund aktuell?

Faktencheck:
- Wann: Mo., den 27. Juli 2020 von 09:00-10:00 Uhr
- Wo: Go-To-Webinar (Webkonferenzsystem)

Hier geht's zur Anmeldung!

Ballungszentren zu konzentrieren. Es gehe auch um das Taxi auf dem Land oder in kleinen und mittleren Städten.

Der Bundesverband äußerte sich dann im Dezember ausführlich zu dem Referentenentwurf. Die insgesamt 27 Seiten umfassende Stellungnahme wurde in enger Zusammenarbeit mit dem Ausschuss Gewerbepolitik des Bundesverbands erarbeitet und wird mit großem Einvernehmen des Gewerbes getragen. „Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. sieht hier noch erheblichen Korrekturbedarf, um mit der PBefG-Novelle einen wirksamen Rahmen für fairen Wettbewerb und die Mobilität von morgen zu schaffen. Wird der Referentenentwurf nach aktuellem Stand Gesetz, ist das Taxi und damit die Mobilitätsversorgung der Menschen unmittelbar bedroht, während Plattformen frei von Verantwortung für Sozialstandards und Verbraucherschutz den deutschen Markt erobern können", heißt es da. Konkret benennt der Verband viele Punkte, an denen nachgebessert werden muss. exemplarisch seien hier nur drei herausgegriffen. „Alle Vermittlungsplattformen müssen für die Einhaltung von Verbraucherschutz und Sozialstandards haften. Wer nach US-amerikanischem Vorbild als Fahrtenvermittler auftritt, muss auch gegenüber Verbrauchern und Arbeitnehmern haften", ist eine Forderung. Ein zweite lautet: „Kommunen brauchen mehr Instrumente, um den ÖPNV wirksam zu schützen. Der Referentenentwurf sieht vor, die konkrete Ausgestaltung des PBefG stärker in die Hände der Kommunen zu legen. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. begrüßt diese Idee grundsätzlich. Wichtig ist dabei jedoch, dass Kommunen damit nicht allein gelassen werden - es braucht Knowhow, Personal und wirksame Steuerungsinstrumente. Hierzu zählt insbesondere, dass Kommunen das wichtige Instrument der Vorbestellfrist für über Plattformen vermittelte Mietwagen einführen können, wenn diese taxiähnlichen Verkehr anbieten." Und schließlich: „Auch Taxi-Pooling muss rechtssicher zugelassen werden. Das beste Pooling ist das, was in bestehenden Fahrzeugen stattfindet."

Interessant ist dabei, dass der Bundesverband mit dieser Ansicht nicht allein steht. Städtetag und Kommunen sehen dies ähnlich. Begrenzte Ausnahmen vom Rückkehrort sehen wir als Behelfsmöglichkeit, die Rückkehrpflicht nach lokalen Gegebenheiten zu modifizieren und dadurch bspw. übermäßigen Leerfahrten zu begegnen. …Wir weisen darauf hin, dass bereits die Ausweitung der Abstellmöglichkeiten für Mietwagen an unterschiedlichen Standorten innerhalb des Gebietes der Genehmigungsbehörde auf eine Aufweichung der Abgrenzung zwischen Taxi und Mietwagen hinausläuft, urteilen beispielsweise die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände, sowie der Deutsche Städtetag und der Deutsche Landkreistag. Die bayerische Landeshauptstadt München plädiert für eine optionale Vorbestellfrist, denn Kommunen brauchen mehr Instrumente, um den ÖPNV wirksam zu schützen, heißt es in der Stellungnahme. Und der Verkehrsclub Deutschland moniert: Es fehlen klar definierte, von Mobilitätsanbietern und Plattformbetreibern umzusetzende Sozialstandards für deren Beschäftigte. Vermittlungsplattformen müssen haftungspflichtig sein für ihre angeschlossenen Unternehmer.

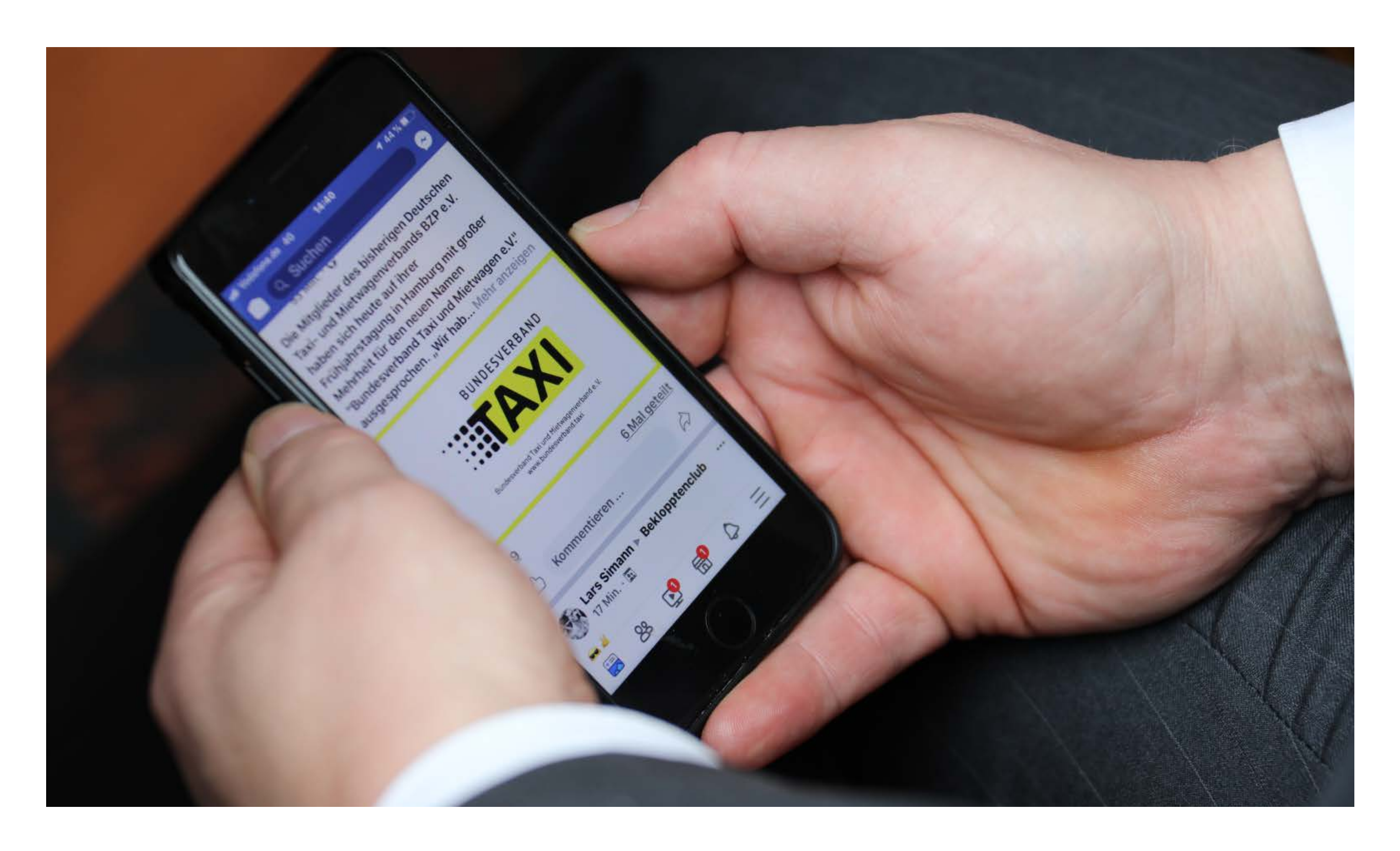
Onlineforen - der Bundesverband diskutiert im Netz

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. hat mit Unterstützung der Telekom Deutschland auch in diesem Jahr mit seiner Veranstaltungsreihe „Taxi Driving Innovation" für Aufmerksamkeit gesorgt. Online und durch Corona leider ohne physische Präsenz. Im Juli stand E-Mobilität im Mittelpunkt: Das rege Interesse der Teilnehmer zeigt, wie heftig das Thema E-Mobilität die Branche bewegt. Die Palette reicht von vielen Detailfragen zu Reichweite, Strompreisen, Fahrzeugen und Wartung bis hin zu Grundsätzlichem à la „Warum müssen wir uns jetzt gerade angesichts der vielen Einnahmeverluste im Gewerbe mit rund 60.000 Euro teuren Fahrzeugen beschäftigen?". In insgesamt vier Webinaren mit unterschiedlichen Teilnehmern wurden verschiedene Aspekte beleuchtet. Der Grundgedanke: An der E-Mobilität führt kein Weg vorbei. Ein Beispiel dafür ist Hamburg. Die Stadt an der Elbe will das Taxigewerbe bis 2025 emissionsfrei machen. Das sind nur noch fünf Jahre, sagte Dirk Ritter von der Hamburger Behörde für Verkehr und Mobilitätswende. Darauf muss sich das Gewerbe einstellen, auch wenn das nicht so einfach ist. Denn eines der Probleme



ist die Batterie, sie hat häufig nur bis 150.000 Kilometer Garantie. Die Laufleistung eines Taxis liegt aber durchschnittlich doppelt so hoch. Wer seine Batterie extra versichern möchte, findet keine entsprechenden Angebote, beim Austausch drohen hohe Folgekosten. Ergo fördert das nicht unbedingt den Umstiegswillen, hat auch die Behörde erkannt.

Und ein Thema bewegte die Fragenden immer wieder: Was ist mit Falschparkern auf Ladeparkplätzen? Gemäß Masterplan sollen die Kommunen hier sehr konsequent vorgehen. Will heißen: Wer nicht lädt, soll dort nicht parken. Bleibt abzuwarten, ob das alle Städte und Gemeinden entsprechend umsetzen. Und wird sich auch das Laden gegenüber dem Tanken ändern?



Ladeinfrastruktur ist entscheidend

Neben Regensburg sind es mit Hamburg, München, Berlin und Köln die deutschen Millionenstädte, die mit der Ladeinfrastruktur punkten können, so Amelie Thürmer vom Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V.. Der Masterplan Ladeinfrastruktur sieht vor, dass bis 2022 insgesamt 50.000 öffentlich zugängliche Ladepunkte geschaffen sein sollen. Dabei sollen auch die Ladebedarfe verschiedener Nutzergruppen wie beispielsweise der Taxiflotten genau untersucht werden.

Sicherlich, so die Meinung von Robert Buch von der Deutschen Telekom. Denn noch ist der Ladevorgang zeitintensiver als beim Tanken von Treibstoff. Darum könnte bei jeder sich bietenden Gelegenheit geladen werden, zum Beispiel während einer kurzen Pause oder beim Warten auf den nächsten Auftrag.

Das Fazit dieser Webinare: Die rege Teilnahme hat gezeigt, dass das Interesse in der Branche groß ist. Dass die entsprechenden Schritte zur E-Mobilität derzeit kleiner ausfallen, hat viele Gründe. Einer heißt unter anderem Corona. Wenn das täg-

liche Ringen um Kunden, Aufträge und Arbeitsplätze den Alltag bestimmt, dann stehen Investitionen für Unternehmer erst an zweiter oder dritter Stelle. Aber aus heutiger Sicht führt wohl kaum ein Weg an alternativen Antrieben vorbei.

Corona: Eine nie gekannte Herausforderung für die Branche

Das Jahr 2020 begann noch weitgehend normal. Nach dem umsatzstärkeren Jahresende waren die Monate Januar und Februar einigermaßen planbar. Dann kamen erste Absagen von Messen und Veranstaltungen. Das Virus breitete sich langsam aus. Schließlich der Lockdown im Frühjahr, im Herbst kommt das öffentliche Leben erneut zum Stillstand. Und die Taxi- und Mietwagenbranche? Versucht zu überleben! Das Virus verändert das Gewerbe. In Berlin wird beispielsweise die weltgrößte Tourismusmessen die ITB, abgesagt. Die Konsequenz für das Gewerbe: „Wir verlieren jetzt Tausende und Abertausende Fahrten." Über 100.000 Besucher kamen nicht, Millionen an Umsatz gingen verloren.

Im März jagte eine Telefonkonferenz die nächste, viele Ideen werden geboren, um dem Taxigewerbe durch die Krise zu helfen. Direkte Gespräch werden immer weniger, Kontakte in den Behörden und Organisationen sind ebenfalls fast ausschließlich im Homeoffice. Dennoch: Die Reaktionen bei den Ansprechpartnern in Politik und Wirtschaft lassen meist nicht lange auf sich warten. Alle eint der Wille, diese Krise zu meistern. Ein Vorschlag, den viele Verbände für ihre Mitglieder unterbreiten, darunter auch der Bundesverband Taxi und Mietwagen: Arbeitnehmer müssen im Falle einer finanziellen Notlage wegen der Corona-Krise zunächst keine Sozialversicherungsbeiträge abführen. Auf Antrag des Arbeitgebers können die Beiträge bis Mai gestundet werden, tickert die Nachrichtenagentur dpa am Nachmittag des 24. März. Die Beiträge müssten bis Mitternacht an die Träger gemeldet werden. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen empfahl deshalb dringend, noch am selbigen Tag einen Antrag auf Stundung der Sozialversicherungsbeiträge bei der entsprechenden Krankenkasse zu stellen.

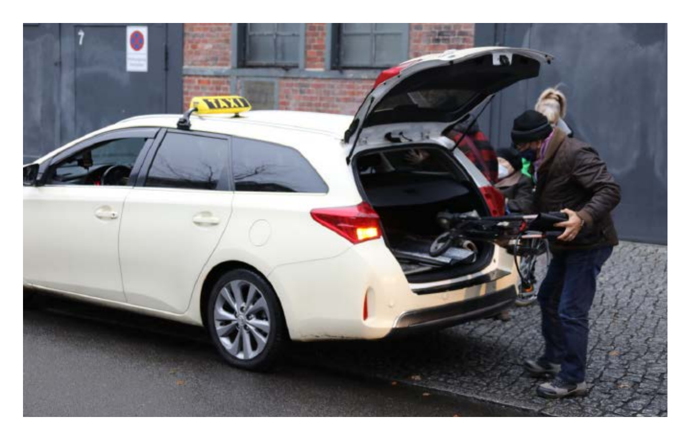
Liquiditätshilfen von Bund und Ländern

Massive Umsatzeinbußen bedrohen das Taxigewerbe, je nach Region und Auftragslage ist von bis zu 90 Prozent die Rede. Andernorts sind die Zahlen nicht ganz so gravierend, dennoch bedrohlich für die Existenz ganzer Unternehmen. „Generell wachsen im Taxigeschäft die Bäume finanziell nicht in den Himmel. Aber angesichts der jetzigen Umsatzeinbrüche müssen wir zahlreiche Unternehmensinsolvenzen befürchten, denn eine solche Situation gab es noch nie", erklärte der Bundesverband Taxi und Mietwagen. Schnell wird klar: Das Gewerbe braucht Liquiditätsbeihilfen, ebenso wie viele andere Branchen. Und diese Forderungen werden zügig in die Tat umgesetzt, um als unbürokratische Unterstützungen Insolvenzen zu verhindern. Aber: Im Laufe des Jahres wird sich herausstellen, dass viele Überbrückungshilfen wie Kurzarbeitergeld für die Taxibranche kaum anwendbar seien. Zudem könnten Taxiunternehmen ihre Fahrer nicht wegen fehlender Fahrgäste nach Hause schicken. Der Bundesverband erläutert: „Der Umsatz fällt weg, die Kosten für den Wagen bleiben trotzdem und obendrein ist es ein Verstoß gegen die gesetzlich vorgeschriebene Betriebspflicht". Dennoch steht in vielen Regionen ein Viertel der Taxi-Flotte still, abgemeldet. Die Zahlen variieren, häufig ist bei dem klein- und mittelständisch geprägten Gewerbe vom „wirtschaftlichen Totalschaden" in diesen Monaten die Rede.

Neue Ideen werden umgesetzt

Als einer unter vielen stößt Hermann Waldner einen neuen Service an - die Einkaufs-Hilfe. „Besonders für Senioren und Menschen die sich nicht selbst versorgen können, sind wir da – beispielsweise mit unserem Einkaufsservice, denn wir sind überall in der Stadt unterwegs", sagte der Vizepräsident des Bundesverbandes und Geschäftsführer von Taxi Berlin. „Schwere Dinge wie Wasser, H-Milch oder Säfte werden dann kurzfristig ins Haus geliefert. Bezahlt wird nur der Preis für die Ware sowie der Taxitarif, Aufpreise fürs Einkaufen gibt es natürlich nicht!" Auch kleinere Besorgungen wie Wege zur Apotheke leisten Berlins Taxifahrer und Taxifahrerinnen. Zudem

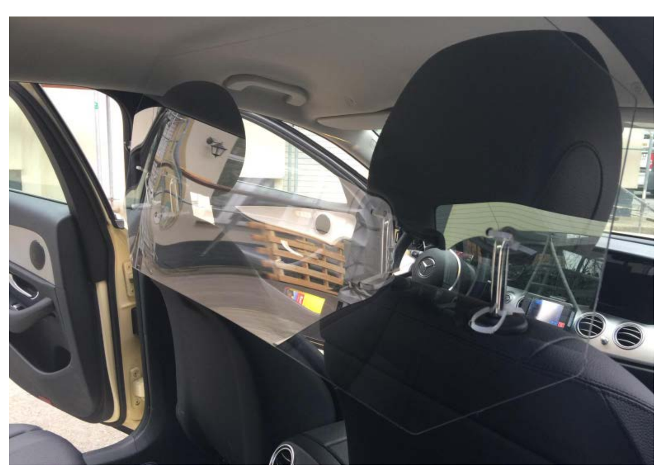




übernimmt die Taxibranche im Frühjahr auch verstärkt Fahrten zu Ärzten für diejenigen, die Busse und Bahnen meiden wollen. „Gerade jetzt werden die Taxis penibel gereinigt, um dem Corona-Virus möglichst wenig Übertragungsmöglichkeiten zu geben. Die Ansteckungsgefahr im Taxi ist damit geringer als in den größeren Fahrzeugen auf Schienen oder Straßen mit deutlich mehr Passagieren", betonte Waldner.

In München macht Gregor Beiner Nägel mit Köpfen. Die Taxibranche in der bayerischen Landeshauptstadt bietet an, medizinisches Personal wie Ärzte, Schwestern und Pfleger kostenlos befördern. „Die Mitarbeiter von Kliniken und Krankenhäusern leisten in der Corona-Krise Übermenschliches. Und wir, das Taxigewerbe, wollen helfen, dass sie nach Schichten und Überstunden schnell nach Hause kommen", sagte der Vorstand des Taxiverband München. Auch in München liefert IsarFunk im Rahmen der Aktion MyWirt schnell und unkompliziert Mahlzeiten aus Restaurants zu den Verbrauchern. Denn auch die Gastronomie ist im Lockdown, so wie es im Herbst wieder geschieht. „Egal ob Pizza oder Vier-Gänge-Menü - wir holen es innerhalb von zehn Minuten im Lokal ab und liefern direkt zum Kunden. Deshalb nennen wir es „TEN", sagte Christian Hess, Geschäftsführer von IsarFunk. Der Weg ist denkbar einfach: Der Kunde ruft in seinem Lieblingslokal im Viertel an, ordert - und erhält direkt und in kürzester Zeit seine Bestellung in geeigneten Take-away Verpackungen frisch und warm geliefert. Der Wirt rechnet dann die Kosten für die Fahrt mit IsarFunk ab. Für Fahrer und Kunden funktioniert das alles bargeldlos. Schon aus Hygienegründen muss somit kein Fahrer an der Wohnungstür kassieren.

Hygiene wird in diesen Tagen im Taxi besonders groß geschrieben



Nur die notwendigsten Kontakte, um das Virus einzudämmen - das ist die Massgabe, die mit Beginn der Pandemie gilt. Im Taxi heißt das: Zum Schutz der Fahrer vor Ansteckungen sollten Fahrgäste die Rückbank benutzen und bargeldlos bezahlen. „Nicht nur rein verkehrsstatistisch ist der rechte Platz auf der hinteren Bank der sicherste. Auch in Zeiten von Corona sollten die Fahrgäste zum Schutz für sich und den Fahrer hinten einsteigen", sagen die Unternehmen. Zudem werden benutzte Flächen wie Sitze, Türgriffe innen und außen sowie Nackenstützen, wann immer möglich, einer besonderen Reinigung unterzogen. Im Mai 2020 ist dann klar: Die Förderung von Taxi- und Mietwagen-Trenneinrichtungen ist ab sofort möglich, nachdem das Bundesverkehrsministerium schon im April entsprechende Unterstützungen per Twitter angekündigt hatte. Konkret antragsberechtigt sind Taxi- und Mietwagen-Unternehmer, die im Besitz einer Genehmigungsurkunde gemäß § 17 PBefG sind. Gefördert wird der Einbau von Trenneinrichtungen bis zu einer Höhe von 400 Euro pro Fahrzeug und max. 30 Fahrzeuge pro Unternehmen. Kosten werden zu 100 Prozent bis zur Höchstgrenze gefördert.

Geschäftsbericht 2019 / 2020



Insgesamt standen Fördermittel in einer Gesamthöhe von vier Millionen Euro zur Verfügung, die je nach Nachfrage erhöht werden konnten.

Und bargeldloses Zahlen ist seit dem Frühjahr in allen Branchen auf dem Vormarsch, auch im Taxi. „Beim Bezahlen mit Bargeld und der Rückgabe des Wechselgelds kommt es meist auch zu direkten Kontakten zwischen Fahrer und Fahrgast. Wir wünschen uns derzeit einen noch größeren Anteil derer, die ihre Rechnung via Kreditkarte oder App begleichen", war eine oft gehörte Aussage.

Koalitionsausschuss beschließt milliardenschweres Corona-Hilfspaket

Die Bundesregierung bringt im Frühsommer ein umfassendes Konjunktur- und Zukunftspaket auf den Weg. Einige wichtige Aspekte betreffen dabei auch direkt das Taxi und Mietwagen-Gewerbe. Dazu gehört die temporäre Anpassung der Mehrwertsteuer, die zur Stärkung der Binnennachfrage befristet zwischen 01. Juli und 31. Dezember 2020 auf 16 Prozent bzw. auf 5 Prozent gesenkt wird. Da es sich bei Taxitarifen üblicherweise um Brutto-Tarife handelt, ist hier eine Anpassung nicht notwendig. Lediglich bei der Ausstellung von Quittungen und Rechnungen muss in den nächsten Monaten im Gewerbe die Anpassung des Mehrwertsteuer beachtet werden.

Zur Sicherung der Existenz von kleinen und mittleren Unternehmen wird für Corona-bedingte Umsatzausfälle ein Programm für Überbrückungshilfen aufgelegt. Antragsberechtigt sind dabei Unternehmen, deren Umsätze Corona-bedingt im April und Mai 2020 um mindestens 60 Prozent unter den Monaten des Vorjahres geblieben und deren Umsatzrückgänge von Juni bis August 2020 um mindestens 50 Prozent fortdauern. Zudem sollen bei einem Umsatzrückgang von mindestens 50 Prozent bis zu 50 Prozent der fixen Betriebskosten gegenüber dem Vorjahresmonat erstattet werden. Fällt der Rückgang stärker als 70 Prozent aus, können Betriebskosten bis zu 80 Prozent erstattet werden. Ferner gibt es je nach Betriebsgröße unterschiedliche Beträge für die Erstattungen. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. hatte sich in zahlreichen Gesprächen für eine gewerbespezifische Lösung eingesetzt. Dieses



Engagement wurde im Rahmen der Überbrückungshilfen teilweise berücksichtigt.

Zugleich wurde ein Zukunftspaket auf den Weg gebracht. Taxis und Mietwagen sind unter anderen von der Kfz-Steuer für Pkw in dem Paket betroffen. Denn ab 2021 soll sich die Kfz-Steuer für Neuzulassungen deutlich stärker an CO2-Emissionen orientieren, um emissionsarme bzw. emissionsfreie Fahrzeuge zu fördern. Die Bemessungsgrundlage für die künftige Steuerhöhe richtet sich nach den CO2-Emissionen pro Kilometer. Zudem wurde die Umweltprämie des Bundes für Elektrofahrzeuge verdoppelt. Ein 40.000 Euro teures Fahrzeug kann nun 6.000 statt bisher 3.000 Euro Förderung erhalten. Dies ist befristet bis zum 31.12.2021.

Novemberhilfen? Fehlanzeige!

Der neuerliche Lockdown im Herbst hat bewiesen, wie sehr das Thema Pandemie dem Taxi- und Mietwagengewerbe zusetzt. Mit einer umfangreichen Kampagne haben wir die Öffentlichkeit ins Bild gesetzt. Fast alle regionalen und überregionalen Medien haben über das Thema berichtet. Allerdings haben sowohl Gespräch als auch der öffentliche Druck bis zum Redaktionsschluss dieses Berichts noch kein Umdenken ausgelöst. Jedes dritte Taxi könnte bis Ende 2021 abgemeldet werden, schätzt die Branche. „Derzeit verlieren wir massenhaft Unternehmen, etliche Menschen verlieren ihren Arbeitsplatz und damit ihre wirtschaftliche Existenz", warnte der Bundesverband Taxi und Mietwagen in einem Brandbrief an Wirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU) und Finanzminister Olaf Scholz (SPD). Allein in Berlin sind 2020 bereits mehr als 1.000 Taxis dauerhaft abgemeldet worden, jedes achte Taxi in der Hauptstadt. Ohne zusätzliche Hilfen müssen etwa 12.000 Unternehmen wohl aufgeben, rund 80.000 Arbeitsplätze stehen auf der Kippe.
Zudem sind wirtschaftliche Hilfen für das Taxigewerbe nicht wirkungsvoll. Eine Entlastung bei Büromieten bringt wenig, wenn Fahrzeuge und Fahrer die Kosten verursachen. Wenn Unternehmer meist selbst Taxi fahren, müsse ein Unternehmerlohn gezahlt werden.

Derzeit sieht es so aus, dass viele Fahrer und Unternehmer in andere Berufe abwandern bzw. haben sie das Gewerbe bereits verlassen. Vielleicht aber schätzen in Zukunft auch wieder mehr Fahrgäste den Taxiservice. Eine Prognose ist derzeit nicht möglich.

Veränderungen im Bundesverband

Bei der außerordentlichen Herbsttagung des Verbandes ging es um einer Sonderumlage sowie um einen Vorschlag für strukturelle Reformen. Ein Teilnehmer in Kassel fasst das Dilemma zusammen: Die Situation sei doppelt vertrackt: „Wir haben nicht die Wahl zwischen Pest oder Cholera. Sondern wir haben beides, wir haben Scheuer und Corona." Einig sind sich alle: Im Ringen um eine vernünftige gesetzliche Grundlage für die künftige Arbeit darf es keine Pause geben. Heißt im Klartext: „Wir können in unseren Aktivitäten gegen das PBefG nicht nachlassen." Um die Aktivitäten rund um die „Scheuerwehr" aber auch um die anhaltenden Herausforderungen durch die PBefG-Novelle stabil zu finanzieren, beschließt die Mitgliederversammlung nach intensiver Debatte die vorgeschlagene Sonderumlage. Widerstand kommt vor allem von den vier Verbänden, die bereits zuvor ihre Kündigung ausgesprochen hatten. Obwohl sie für maßgebliche Entscheidungen in Vorstand und Präsidium Verantwortung trugen, lehnt man nun eine finanzielle Beteiligung strikt ab. Am Ende gibt es eine deutliche Mehrheit für die Umlage sowohl im Erweiterten Vorstand als auch in der Mitgliederversammlung.

Strukturreform findet nicht die ausreichende Mehrheit

Eine andere Vorlage zur Abstimmung erreichte dagegen nicht die notwendige Mehrheit. Zum Hintergrund: Für eine Änderung der Satzung bedarf es immer 75 Prozent der Stimmen, damit müssen drei Viertel aller anwesenden Mitglieder sich zugunsten der Veränderung aussprechen. In diesem Fall ging es um eine veränderte bzw. ausgeweitete Verteilung von Stimmen sowie um die Anhebung des Alters bei der Kandidatur der Präsidiums- und Vorstandsmitglieder. Den Vorschlag hatte der Vorstand vorgelegt, um auf Kritikpunkte einzugehen und erste

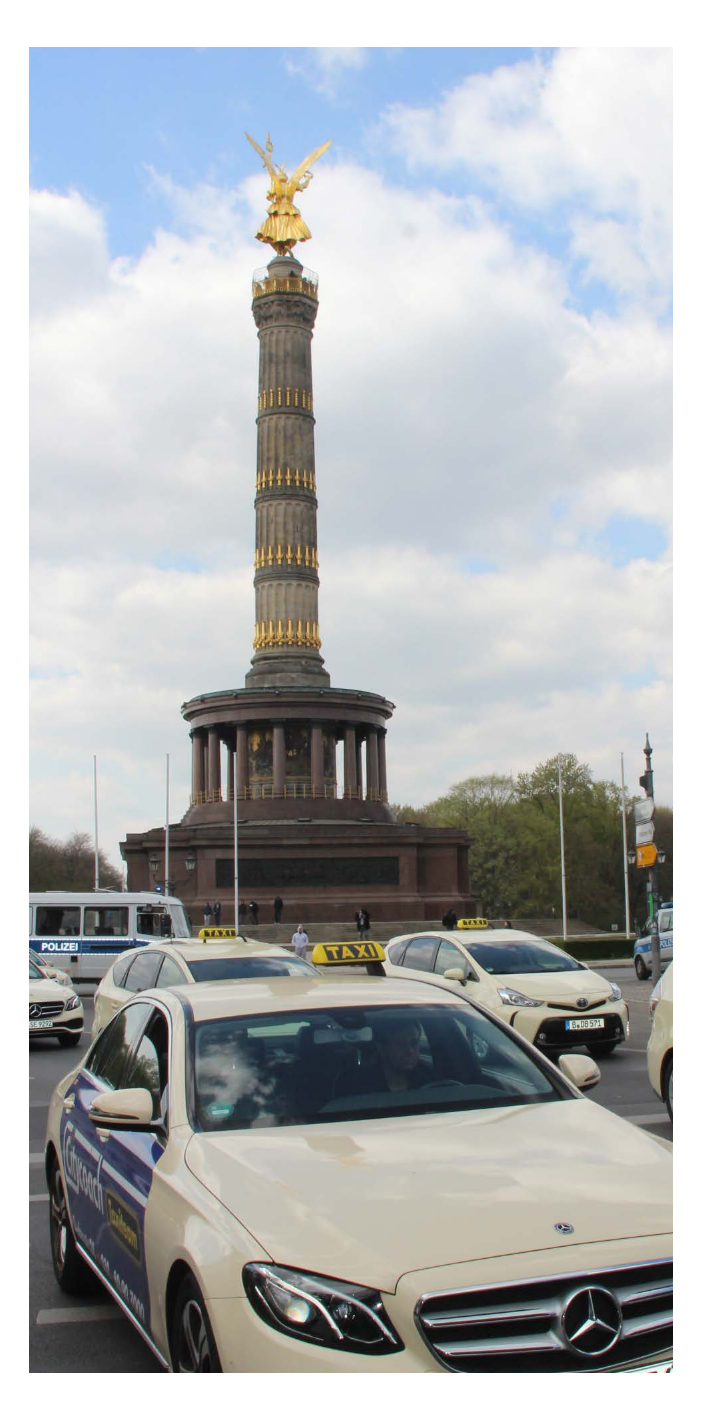
Geschäftsbericht 2019 / 2020

Reformschritte zur Stärkung der Landesverbände zu unternehmen. So sollte einem Verbleib derjenigen Verbände der Boden bereitet werden, die zum Jahresende ihre Kündigung erklärt hatten. Doch schnell wurde deutlich: Was als Entgegenkommen gedacht war, wurde nicht als solches bewertet. Am Ende gab es zwar 62 Prozent Zustimmung, doch die erforderliche Dreiviertelmehrheit wurde verfehlt. „Wir werden uns Gedanken machen, wie wir damit umgehen, und welche Vorschläge wir noch machen können, damit der Zusammenhalt des Verbandes gewährleistet wird“, so Vizepräsident Herwig Kollar nach der Auszählung.

Dieser Rückblick begann mit Veränderungen an der Spitze des Verbandes. Doch auch intern hat sich im Laufe des Jahres 2020 einiges verändert, vier Mitgliedsverbände haben sich zum Austritt entschlossen. Michael Müller erklärte zum 3. Dezember 2020 seinen Rücktritt als Präsident des Bundesverbands. Der Schritt kam aus Sicht des Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. nicht überraschend und war das konsequente Ergebnis einer bedauerlichen Entfremdung. Unabhängig davon dankten Präsidium, Vorstand und Geschäftsführung Herrn Müller für sein jahrelanges ehrenamtliches Engagement im Bundesverband.

Die Handlungsfähigkeit des Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. ist auch nach dem Rücktritt uneingeschränkt gegeben. Präsidium und Vorstand sind ausreichend besetzt und beschlussfähig. Bis zur Nachwahl übernehmen die Vizepräsidenten Hermann Waldner und Herwig Kollar die Führung des Verbands.

Unterm Strich liegt ein mehr als turbulentes Jahr hinter uns. Eine Pandemie nie gekannten Ausmaßes, damit verbundene starke wirtschaftliche Auswirkungen auf die gesamte Branche, ein Personenbeförderungsgesetz mit Geburtswehen und Veränderungen im Verband selbst haben 365 Tage für Schlagzeilen gesorgt. Egal, was 2021 nun bringen wird. Es kann eigentlich nur besser werden!





2 / 2019

Positionspapier: Fairer Wettbewerb für die Mobilität von morgen

Das Personenbeförderungsgesetz soll in der aktuellen Legislaturperiode novelliert werden. Diese Reform muss die Potenziale der Digitalisierung nutzen, die Verlässlichkeit der Personenbeförderung erhalten und gute Arbeitsbedingungen sicherstellen.

Leitmotiv muss die Festlegung des Koalitionsvertrags sein, „dass ein fairer Ausgleich (level playing field) zwischen den unterschiedlichen Beförderungsformen gewahrt bleibt.“

Die Taxi- und Mietwagen-Branche will diese Modernisierung mitgestalten. Das sind unsere wichtigsten Anforderungen an die Reform:

Fairer Wettbewerb der Anbieter

Taxis sind Teil der Daseinsvorsorge und des Öffentlichen Personennahverkehrs. Als solches sind sie verpflichtet Beförderung für Jedermann, rund um die Uhr, flächendeckend und zu festen Preisen anzubieten. Um diese besondere Funktion auch weiterhin erfüllen zu können, müssen sie aktiv vor unfairem Wettbewerb geschützt werden.

Die Rückkehrpflicht für auftragslose Mietwagen muss beibehalten werden. Das System Taxi als Teil der Daseinsvorsorge wäre mit dem Wegfall der Rückkehrpflicht am Ende.

Wird die Rückkehrpflicht abgeschafft, öffnet die Politik alle Schleusen für Unternehmen wie Uber. Die Realität sähe dann folgendermaßen aus:

- Unternehmen wie Uber können betriebswirtschaftlich entscheiden, wann und wo es lukrative Fahrten gibt und nur diese Nachfrage bedienen. Taxis können das nicht: sie haben eine Betriebs- und Beförderungspflicht und müssen rund um die Uhr jeglichen Bedarf abdecken, ob lukrativ oder nicht.

- Unternehmen wie Uber handeln nach dem klassischen Marktprinzip: Angebot und Nachfrage. Ist die Nachfrage groß, steigt der Preis. Eine Uber-Fahrt am Silvesterabend ist bei gleicher Strecke mindestens doppelt so teuer wie an normalen Tagen. Das können Taxis nicht, sie müssen immer und überall denselben Preis anbieten, der behördlich festgeschrieben ist.

- Unternehmen wie Uber übernehmen keine Verantwortung als Arbeitgeber. Sie stellen sich als eine Vermittlungsplattform dar, die 25% vom Ertrag der von ihr vermittelten Fahrten bekommt. Ob der Fahrer angestellt ist – und wenn ja, unter welchen Bedingungen –, oder ob er seine Pausen und Arbeitszeiten einhält, wird von Unternehmen wie Uber nicht überprüft. Das Taxigewerbe hingegen ist Arbeitgeber: es übernimmt Verantwortung, zahlt Mindestlohn und Abgaben für seine Angestellten, sowie Steuern.

- Unternehmen wie Uber unterliegen nicht dem Konzessionsrecht. Die Anzahl der Autos ist durch den Staat nicht regulierbar. Bei Taxis ist das anders: hier werden Konzessionen vergeben. Wenn man die Rückkehrpflicht abschafft, wird es zu einem **Verkehrskollaps in unseren Städten** kommen, denn die Anzahl der herumfahrenden und nach Kunden suchenden „Mietwagen“ wird sprunghaft ansteigen – und die Politik kann (dann) nichts mehr dagegen unternehmen. Zu beobachten ist dieses Phänomen bereits in vielen Städten wie z.B. in New York, San Francisco und Amsterdam.

Der Erhalt der Rückkehrpflicht ist Arbeitsschutz, Verbraucherschutz und Umweltschutz. Er ist die zentrale Forderung des Taxigewerbes. Einen fairen Wettbewerb kann es nur mit Erhalt der Rückkehrpflicht geben.

Kommunale Aufsichtsbehörden müssen - mehr als bisher - durch regelmäßige Kontrollen sicherstellen,

2 / 2019

Positionierung zur PBefG-Novelle

dass die Regeln für die Personenbeförderung eingehalten werden. Die Kontingentierung der Lizenzen einerseits und die Überprüfung der Berufszugangsvoraussetzungen nach dem „Hamburger Modell" andererseits sind wichtige Grundpfeiler, die einen fairen Wettbewerb sicherstellen.

Gute Arbeit für Fahrerinnen und Fahrer

Um auch in Zukunft einen flächendeckenden Taxiservice anbieten zu können, muss das Taxigewerbe weiterhin ein attraktiver Arbeitgeber sein. Sichere und gute Arbeitsplätze gibt es nicht mit Dumping-Löhnen.

Dumping-Anbietern, die ihre Fahrer in eine prekäre Selbständigkeit mit Dumping-Löhnen zwingen, darf nicht der Weg bereitet werden. Für Taxifahrer und Mietwagenfahrer sollten gleiche Voraussetzungen gelten.

Mehr Sicherheit für alle Fahrgäste

Jede Person, die Menschen in ihrem Fahrzeug gewerbsmäßig befördert, muss dazu nachprüfbar qualifiziert sein. Sie trägt in besonderem Maße Verantwortung für den Fahrgast und die anderen Verkehrsteilnehmer. Das muss für alle Anbieter gleichermaßen gelten. Wir fordern deswegen, dass für alle Formen der gewerblichen Personenbeförderung mit PKW eine einheitliche Qualifikation vorgeschrieben wird, die auf Sicherheit und Service ausgerichtet ist.

Auch aus steuerlichen, versicherungsrechtlichen und wettbewerblichen Gründen muss private Mitnahme klar von gewerblicher Beförderung abgegrenzt werden: Die Kostenbeteiligung darf nicht mehr als 30 Cent pro Kilometer betragen. Wir schlagen dafür einen dynamischen Verweis auf die Regelung im Bundesreisekostengesetz vor.

Darüber hinaus ist eine eindeutige Kenntlichmachung von Fahrzeugen der gewerblichen Personenbeförderung anhand besonderer KFZ-Kennzeichen notwendig.

Damit die Ämter auch die Möglichkeit haben nachzuprüfen, ob Personen diese Qualifikation erworben haben, fordern wir, dass das elektronische Zentralregister für Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmen mit Bus auf Taxi- und Mietwagenbetreiber ausgeweitet wird.

Echter Verbraucherschutz durch Verlässlichkeit und Transparenz

Die Tarifpflicht für Taxis muss beibehalten werden. Taxis sollten künftig allerdings auch pauschale Festpreise für vorbestellte Fahrten anbieten können, die in den Tarifordnungen festgelegt werden müssen. Damit haben auch Taxikunden die Möglichkeit, vorab eine verbindliche Preisauskunft zu erhalten. Für Ride-Sharing mit Taxis müssen transparente Regeln für die Aufteilung des Fahrpreises geschaffen werden.

Chancen der Digitalisierung nutzen

Die Digitalisierung bietet die Chance den Verkehr neu und besser zu organisieren. Sie darf aber nicht dazu führen, dass die bestehenden und bewährten Strukturen in der öffentlichen Daseinsversorgung zerstört werden.

Das Taxigewerbe hat in den letzten Jahren mit der Einführung der nationalen und sogar internationaler gewerbeeigener Apps – die mittlerweile flächendeckend vermitteln – bewiesen, dass wir uns nicht den neuen Möglichkeiten der Digitalisierung verschließen. Im Gegenteil: das Taxigewerbe ist für die Zukunft aufgestellt und wird die Chancen der Digitalisierung auch weiterhin nutzen.

Darüber hinaus müssen **Daten verantwortungsvoll genutzt** werden. Bei der Personenbeförderung entstehen heute eine Vielzahl von Daten über Fahrzeuge, Kunden und Touren. Der Schutz dieser Daten vor Missbrauch muss an erster Stelle stehen. Die Daten können und sollten jedoch auch genutzt werden, um Verkehrsströme und -planungen zu optimieren und die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften (u.a. Steuerrecht) sicherzustellen. Die Daten aus Fiskaltaxame-



2 / 2019

Positionierung zur PBefG-Novelle

tern und geeigneten Instrumenten für Mietwagen sollten den Behörden deshalb zu Verfügung gestellt werden. Als unterstützende Maßnahme sollte eine allgemeine Belegerteilungspflicht eingeführt werden.



Ride-Sharing für alle ermöglichen

Das Taxigewerbe bietet bereits heute Ride-Sharing an. Unter anderem mit dem Betrieb von Anruf-Sammel-Taxis haben wir jahrzehntelange Erfahrung. Ride-Sharing muss zukünftig im Personenbeförderungsgesetz explizit geregelt werden. Dazu gehört für uns:

- Taxis müssen in die Sharing-Modelle eingebunden werden oder solche Verkehre selbst durchführen dürfen.
- Sharing-Verkehre müssen der Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht unterliegen. Das heißt: Wer sie anbietet, muss das für alle tun – rund um die Uhr und zu verlässlichen Preisen und ohne Rosinenpickerei.
- Ride-Sharing soll den Linienverkehr des ÖPNV ergänzen und seine Wirtschaftlichkeit nicht gefährden.

Elektro-Taxis auf die Straße bringen

Wir wollen Elektro-Taxis und anderen Fahrzeugen mit alternativen Antrieben zum Durchbruch verhelfen. Dafür müssen technische, bürokratische und finanzielle Hindernisse beseitigt werden. Erste Schritte dafür sind:

- Elektro-Taxis sollten sich beim Aufladen an öffentlichen Ladeplätzen bereithalten dürfen.
- Vorhandene Taxi-Warteplätze müssen schnellstmöglich mit Ladegeräten ausgestattet werden.
- Weil Elektro-Taxis aufgrund der Ladezeiten heute noch nicht im Mehrschicht-Betrieb rund um die Uhr gefahren werden können, sollte der Betrieb von zwei Fahrzeugen mit Wechselkennzeichen zugelassen werden.

Die Taxi- und Mietwagenbranche steht für die Mobilitätswende bereit. Gemeinsam mit Bund, Ländern und Kommunen wollen wir alternativen Antrieben zum Durchbruch verhelfen und uns an die Spitze dieser Entwicklung setzen.

12 / 2019

Positionspapier: Mehr Mobilität für den ländlichen Raum

Die Verbesserung der Mobilitätsversorgung im ländlichen Raum ist ein zentraler Faktor für die Lebensqualität. Die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) bietet verschiedene Stellschrauben, die sich positiv oder negativ auf dieses Angebot auswirken werden. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen empfiehlt, das Taxi auf dem Land zu stärken, ein weiteres Ausdünnen der Taxiversorgung zu unterbinden und neue Formen der Mobilität zielgerichtet und kommunal gesteuert für eine Verbesserung der Mobilität auf dem Land einzusetzen.

Das Taxi als Teil der Daseinsvorsorge – auch und gerade auf dem Land

Mobilität als Voraussetzung für Teilhabe gilt in Deutschland als Grundrecht. Sie auch im ländlichen Raum und auch dann zu gewährleisten, wenn kein eigenes Fahrzeug vorhanden ist oder gefahren werden kann, ist Teil der Daseinsvorsorge. Das Taxi übernimmt vielerorts diese Rolle als Garant für Mobilität und Partner der Kommunen. Das Taxi ist Teil des ÖPNV mit den typischen ÖPNV-Pflichten: Tarifpflicht, Betriebspflicht und Beförderungspflicht.

Unzureichende Versorgung im ländlichen Raum

In manchen Teilen Deutschlands ist die Versorgung mit Taxis heute unzureichend oder nicht mehr vorhanden.



Das ist immer dann der Fall, wenn die Aufrechterhaltung des (eigenwirtschaftlichen) Taxibetriebs wirtschaftlich nicht mehr darstellbar ist. In diesen Fällen gibt es häufig so genannte Mietwagen mit Fahrer für die Personenbeförderung, die jedoch nicht die o.g. Pflichten erfüllen müssen und somit auch nicht in gleicher Weise die Versorgung sicherstellen können.

PBefG-Reform nutzen, um Mobilität auf dem Land zu stärken

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen erkennt hier politischen Handlungsbedarf. Die anstehende Novelle des PBefG sollte dazu genutzt werden, das Taxi auf dem Land zu stärken, ein weiteres Ausdünnen der Taxiversorgung zu unterbinden und neue Formen der Beförderung – insbesondere so genannte Sharing-Verkehre – zielgerichtet für eine Verbesserung der Mobilität auf dem Land einzusetzen.

Das Taxi vor Ort stärken

Wenn Taxiunternehmen ihren Betrieb aufgeben, dann liegt das meist daran, dass der Betrieb nicht mehr wirtschaftlich darstellbar ist: Eine 24h-Bereitschaft vorzuhalten ist bei einer sehr geringen Nachfrage nicht eigenwirtschaftlich leistbar. Daher empfiehlt der Bundesverband, Spielräume der Kommunen für eine Stärkung des Taxiverkehrs zu nutzen. Neben speziellen Tarifen sollte verstärkt auch eine fokussierte finanzielle Förderung eingesetzt werden, wenn dies zur Aufrechterhaltung des gewünschten Mobilitätsangebots erforderlich ist. Zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse vorgesehene Mittel von Bund, Ländern und der Europäischen Union können entsprechend eingesetzt werden.

Um die wirtschaftliche Grundlage von Mobilitätsanbietern in ländlichen Regionen zu verbessern, ist es darüber hinaus sinnvoll die vorhandene Nachfrage, etwa auch Schüler- oder Krankenfahrten, zu bündeln. Bei der Vergabe sind daher auch übergeordnete Verkehrsinteressen zu berücksichtigen. Konkret bedeutet dies, dass Unternehmen, die ÖPNV-Aufgaben erfüllen, vorrangig zu berücksichtigen sind. Selbstverständlich müssen für die Beförderung von Schülern und Kranken die gleichen Qualitätsmaßstäbe gelten, die auch sonst in der Personenbeförderung anerkannt sind. Entsprechende Ausnahmen für die Beförderung von Schülern, Kranken und Behinderten in der so genannten Freistellungsverordnung sind aufzuheben.



12 / 2019

Mehr Mobilität für den ländlichen Raum

Bessere Integration der Verkehrssysteme durch Festpreis-Tarif

Gerade auf dem Land ist das Taxi häufig Teil einer Mobilitätskette, übernimmt also beispielsweise die Beförderung von einer Endhaltestelle zum Wohnhaus, wo der liniengebundene ÖPNV keine ausreichende Versorgung abbildet. Um die Vernetzung mit dem ÖPNV zu verbessern, plädiert der Bundesverband Taxi und Mietwagen dafür, einen kommunal genehmigten und online buchbaren Festpreis-Tarif einzuführen, bei dem der Fahrgast vorab genau weiß, was die Fahrt kostet und er diese vorab (ggf. zusammen mit anderen Mobilitätsleistungen) buchen und bezahlen kann.

Sharing als eigene („neue“) Verkehrsform anerkennen

Sharing im ländlichen Raum hieß lange Zeit Anruf-Sammel-Taxi. Durch die digitalen Möglichkeiten und die App-Vermittlung können nun schneller und besser Fahrgäste gebündelt werden, um so günstiger und flexibler Mobilität anzubieten. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen sieht im Sharing einen wichtigen Schlüssel für eine Verbesserung der Mobilitätsversorgung der Bevölkerung im ländlichen Raum sowie im suburbanen Gebiet. Sharing ist bislang nur unzureichend im PBefG erfasst. Wir fordern eine eigene Verkehrsform Sharing mit eigenen Rechten und Pflichten ins Gesetz aufzunehmen.

Flächengenehmigung für Sharing-Verkehre auf dem Land

Verkehrspolitisch ist Sharing dort und nur dort sinnvoll, wo der liniengebundene ÖPNV die Mobilitätsversorgung der Bevölkerung nicht sicherstellt. Wenn solche zusätzlichen Bedarfe in Nahverkehrsplänen festgestellt werden, empfiehlt der Bundesverband Taxi und Mietwagen, Sharing-Verkehre mittels einer Flächengenehmigung zu bestellen. Die Kommune definiert hier ihren Bedarf, das zu bedienende Gebiet, die Zahl der einzusetzenden Fahrzeuge sowie den Tarif. Der Vorteil: Die Kommune hat die Hoheit über ihr Mobilitätsangebot und kann sicherstellen, dass eine Kannibalisierung des liniengebundenen ÖPNV unterbleibt. Um ein optimales Mobilitätsangebot über die Verkehrsträger hinweg herzustellen, sind auch Vertreter des Taxi- und Mietwagengewerbes bei der Erstellung von Nahverkehrsplänen zu beteiligen.

Sharing-Verkehr als Teil des ÖPNV

Verkehrspolitisch gehört Sharing auf das Land, wirtschaftlich findet es derzeit aber insb. in der Stadt statt – allerdings mit einer unerwünschten Verlagerung von Verkehr vom liniengebundenen ÖPNV in kleinere Fahrzeuge, die Mehrverkehr verursachen. Es ist daher davon auszugehen, dass Sharing dort, wo es verkehrspolitisch wirklich gebraucht wird, nämlich auf dem Land und den Peripherien der Städte, regelmäßig nicht eigenwirtschaftlich zu betreiben ist. Öffentliche Mittel, ggf. auch solche, die zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse vom Bund oder der EU bereitgestellt werden, sind zu diesem Zweck einzusetzen. Wer dort Mobilitätsangebote schaffen will, wo die Nachfrage dafür derzeit nicht ausreicht, kommt nicht darum herum, Geld in die Hand zu nehmen. Wer kleine Fahrzeuge dann und dort einsetzt, wo derzeit große Busse viel Luft durch die Gegend fahren, kann sogar den Aufwand reduzieren.

Rückkehrpflicht beibehalten

Unbedingt zu vermeiden ist im Rahmen der PBefG-Novelle weiterhin die Verlagerung von Mobilitätsangeboten von dem Land in die Stadt. Dieser Trend ist derzeit leider bereits im Umland von Berlin, München, Düsseldorf, Frankfurt und Köln erkennbar. Dies sind diejenigen Städte, in denen über die App Uber Fahrten vermittelt werden und die Rückkehrpflicht von hierüber vermittelten Mietwagen mit Fahrern häufig umgangen bzw. missachtet wird. Hier werden Fahrzeuge im großen Stil von den Umlandgemeinden in die Metropole verlagert, weil dort besseres Geschäft wartet. Die Rückkehrpflicht muss also nicht nur beibehalten werden, um das Taxi in Städten zu erhalten und den Verkehrskollaps zu verhindern, sondern auch, um einem weiteren Ausdünnen der Mobilitätsversorgung im ländlichen Raum entgegenzuwirken.

2 / 2020

Mobilität braucht Ordnung

— für eine Vorbestellfrist für Mietwagen in Großstädten

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. sieht mit größter Sorge, dass das Taxigewerbe in Großstädten derzeit von App-vermittelten Dumping-Mietwagen förmlich überrannt wird. Die Existenz des Taxigewerbes ist dadurch akut und unmittelbar bedroht. Die Politik muss eingreifen, wenn sie ein individuelles Mobilitätsangebot für Jedermann als Teil der Daseinsvorsorge auch in Zukunft aufrechterhalten will. Es ist ihre Aufgabe, den Markt zu ordnen und die Verkehrsformen wirksam voneinander abzugrenzen. Um dies zu ermöglichen greift der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. in dieser Situation einen Vorschlag aus Wissenschaft und Behörden auf: Es bedarf neben dem Festhalten an der Rückkehrpflicht zusätzlich auch der Einführung einer Vorbestellfrist für Mietwagen.

Die Existenz des Taxigewerbes ist dadurch akut und unmittelbar bedroht.

Fairer Wettbewerb geht anders

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. erinnert die Bundesregierung an das von ihr selbst im Koalitionsvertrag formulierte Ziel, „dass ein fairer Ausgleich (level playing field) zwischen den unterschiedlichen Beförderungsformen gewahrt bleibt". Dies ist derzeit nicht ansatzweise gegeben, weil App-vermittelte Dumping-Mietwagen weitgehend ungehindert taxiähnlichen Verkehr anbieten, während Taxis einer strikten Regulation unterworfen sind. Die Politik muss handeln.

Mobilität braucht Ordnung

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. bekennt sich zu einem durch den Staat geordneten Markt und zur Verantwortung für die Mobilität der Menschen als Teil der Daseinsvorsorge. Der Verband bekennt sich ausdrücklich auch zu den dem Taxi auferlegten besonderen Pflichten: Betriebspflicht, Beförderungspflicht und Tarifpflicht. Das PBefG muss die verschiedenen Verkehrsformen definieren, ihnen Rechte und Pflichten zuweisen und sie eindeutig voneinander abgrenzen.

Rückkehrpflicht stärken

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. bekräftigt, dass die Rückkehrpflicht für auftragslose Mietwagen als wesentliches Abgrenzungsmerkmal zwischen Mietwagen und Taxi unter keinen Umständen aufgeweicht werden darf. Vielmehr appelliert der Bundesverband an die Politik, die Voraussetzungen für eine digitale Kontrolle der Rückkehrpflicht zu schaffen.

Vorbestellfrist einführen

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. fordert als zusätzliches Element der Abgrenzung von Taxi und Mietwagen die Einführung einer Vorbestellfrist für Mietwagen. Zwischen Auftragseingang und Fahrtantritt müssen mindestens 30 Minuten liegen. So kann wirksam und leicht kontrollierbar verhindert werden, dass Mietwagen taxiähnlichen Verkehr anbieten.

Regeln mit Augenmaß

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. strebt an, neue Regeln so zielgenau wie möglich einzusetzen. Eine solche Regelung kann auf Großstädte (Städte ab 100.000 Einwohner) beschränkt bleiben. Der Mietwagen als Teil des Mobilitätsangebots im ländlichen Raum bleibt dann auch weiterhin ohne Einschränkungen oder zusätzliche Belastungen bestehen.

Der Kunde hat die Wahl

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. stellt den Kundennutzen in den Mittelpunkt. Der Kunde hat die Wahl: für Spontan-Fahrten steht ihm das Taxi stets zur Verfügung, für vorbestellte Fahrten kann er zwischen verschiedenen Mobilitätsformen wählen. Die wirksame Abgrenzung von Taxi und Mietwagen ist zwingend erforderlich, damit auch weiterhin ein Taxi-Angebot für den Kunden zu Verfügung steht. Ein solches Angebot wird von den Bürgern zurecht erwartet.



5 / 2020

Moderne Mobilität braucht nachhaltige Innovation und ein geordnetes Miteinander

Ein vereinter Appell der Taxiunternehmen, Mietwagenunternehmen und Pooling-Anbieter

Wir appellieren an die Politik, mit der Novelle des Personenbeförderungsrechts in diesem Sinne dringend noch in dieser Legislaturperiode eine neue Mobilitätsordnung zu schaffen, die Innovation zulässt und Mobilität so ordnet, dass sie den Menschen dient.

Eine Welt im Wandel muss auch Mobilität neu denken. Immer größere digitale Möglichkeiten führen zu neuen Geschäftsmodellen, Mobilität wird vielfältiger und etablierte Angebote entwickeln sich weiter. Gleichzeitig steht die Welt vor immensen Herausforderungen und Unsicherheiten – nicht zuletzt aktuell durch die Corona-Pandemie. Gerade jetzt braucht die Mobilitätsbranche daher Planungssicherheit und Stabilität, wenigstens auf der regulatorischen Seite. Das heißt: Die PBefG-Novelle muss noch in dieser Legislaturperiode gelingen!

Ziel der PBefG-Novelle muss es sein, Innovationen zielgerichtet und nachhaltig in den Dienst von Verkehrswende und Daseinsvorsorge zu stellen und dabei auch soziale Fragen nicht aus den Augen zu verlieren. Es gilt neue Chancen zu eröffnen, aber auch Fehlentwicklungen zu korrigieren. Auf die Herausforderungen unserer Zeit wollen wir – die Taxiunternehmen, Mietwagenunternehmen und Pooling-Anbieter in Deutschland – eine Antwort in der Tradition des europäischen Sozial- und Rechtsstaats geben: Wir treten ein für ein kooperatives Miteinander und für eine bessere Mobilität für die Menschen. Wir sind der Überzeugung: Moderne Mobilität braucht nachhaltige Innovation und ein geordnetes Miteinander.

5 / 2020

Vereinter Apell

Gemeinsam fordern wir:

1. Klare Strukturen schaffen

Die PBefG-Novelle muss die Ordnung im Mobilitätsmarkt neu herstellen. Hierfür ist die bewährte regulatorische Struktur grundsätzlich fortzuführen und sinnvoll zu ergänzen. Klare Abgrenzungskriterien der verschiedenen Verkehrsformen sind unerlässlich. Das modernisierte Taxi sichert die individuelle und sofortige Beförderung von A nach B, Pooling bündelt bedarfsorientierte Mobilitätswünsche und der Mietwagen bietet individuelle und spezifische Lösungen für vorbestellte Fahrten.

2. Pooling rechtssicher zulassen

Pooling muss im PBefG rechtssicher anerkannt werden. Poolingverkehre sollten sowohl privatwirtschaftlich als eigener Tatbestand als auch gemeinwirtschaftlich im Rahmen des ÖPNV erbracht werden können. Der gesetzliche Rahmen sollte insbesondere Poolingverkehre zulassen und als wichtigen Baustein der Verkehrswende anerkennen, die nachweislich eine verkehrsentlastende Wirkung haben oder die Anbindung unterversorgter Gebiete verbessern. Die verkehrsentlastende Wirkung wird durch eine Poolingquote sichergestellt.

3. Vorbestellfrist für Mietwagen einführen



Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass ad-hoc verfügbare taxiähnliche Verkehre durch großstädtische Mietwagen den im Sinne der öffentlichen Interessen agierenden Verkehren durch ruinösen Wettbewerb die Grundlage entziehen. Dies konterkariert die Ziele der Verkehrswende. Um diese Verkehre zurückzudrängen, muss zusätzlich zur wirksamen Durchsetzung der Rückkehrpflicht eine Vorbestellfrist für die Bestellung von Mietwagen in der Großstadt eingeführt werden. Diese wirksame Maßnahme schützt auch die Verkehrsform des Mietwagens nach §49 PBefG und erlaubt ihr, das klassische Geschäftsfeld - die exklusive individuelle Beförderung auf Vorbestellung - weiterhin zu bedienen.

4. Die Kommunen stärken

Das PBefG muss den Kommunen zusätzliche Werkzeuge an die Hand geben, um das Mobilitätsangebot vor Ort im Sinne des öffentlichen Verkehrsinteresses zu gestalten. Hierzu zählen unter anderem die Festsetzung von Tarifen bzw. Tarifkorridoren, Poolingquote, Vorgaben hinsichtlich Fahrzeugemissionen und der Bereitstellung von Mobilitätsdaten. Damit diese Steuerungsmöglichkeiten ihre Wirkung tatsächlich auch entfalten können, brauchen die Kommunen ausreichenden Zugriff, um die Einhaltung aller Vorgaben zu kontrollieren.

5. Mensch und Umwelt in den Mittelpunkt stellen

Faire Entlohnung und Arbeitsbedingungen für die Fahrerinnen und Fahrer sowie die Umwelt- und Verkehrswirkung müssen im PBefG als legitime Ziele des Gesetzes anerkannt werden. Ein gut umgesetztes PBefG schafft die Voraussetzung dafür, die Mobilität der Bevölkerung zu verbessern und gleichzeitig Verkehr und Umwelteinwirkungen zu reduzieren.



11 / 2020

Positionspapier PBefG-Novelle: Was jetzt getan werden muss!

Zur Novelle des Personenbeförderungsgesetzes hat das Bundesverkehrsministerium Anfang November 2020 einen Referentenentwurf vorgelegt. Das Taxi- und Mietwagengewerbe in Deutschland sieht hier noch erheblichen Korrekturbedarf, um mit der PBefG-Novelle einen wirksamen Rahmen für fairen Wettbewerb und die Mobilität von morgen zu schaffen. Wird der Referentenentwurf nach aktuellem Stand Gesetz, ist das Taxi und damit die Mobilitätsversorgung der Menschen unmittelbar bedroht, während Plattformen frei von Verantwortung für Sozialstandards und Verbrauchschutz den deutschen Markt erobern können.

Das sind unsere wichtigsten Forderungen

1. Alle Vermittlungsplattformen müssen für die Einhaltung von Verbraucherschutz und Sozialstandards haften

Wer wie Uber & Co. als Fahrtenvermittler auftritt, der muss auch gegenüber Verbrauchern und Arbeitnehmern haften. Es ist erklärtes Ziel dieser Novelle, die großen Plattformen umfassend in die Verantwortung zu nehmen. Diesem Anspruch wird der Entwurf nicht gerecht. Das darf nicht sein. Es braucht eine klare Nachunternehmerhaftung für Vermittlungsdienste im PBefG.

so geht's: eigenen Genehmigungstatbestand für Vermittlungsdienste schaffen als § 1b PBefG

2. Kommunen brauchen mehr Instrumente, um den ÖPNV wirksam zu schützen

Das Taxi als Teil des ÖPNV sichert verlässliche Mobilität für alle. Dies auszugestalten soll nach den vorliegenden Plänen stärker in die Hände der Kommunen gelegt werden. Wer das macht, darf die Kommunen damit aber nicht allein lassen. Es braucht Know How, Personal und wirksame Steuerungsinstrumente. Hierzu zählt insbesondere, dass Kommunen eine Vorbestellfrist für über Plattformen vermittelte Mietwagen einführen können, wenn diese taxiähnlichen Verkehr anbieten.

so geht's: optionale Vorbestellfrist aufnehmen in § 49 PBefG

3. Auch Taxi-Pooling muss rechtssicher zugelassen werden

Das beste Pooling ist das, was in bestehenden Fahrzeugen stattfindet. Wird der vorliegende Entwurf unverändert Gesetz, werden genau die Angebote des Taxigewerbes rechtlich angreifbar, die schon heute moderne, umweltschonende und flexible Mobilität on demand anbieten. Die Novelle muss klarstellen, dass Taxi-Fahrzeuge an einem genehmigten Pooling-Angebot teilnehmen können, sofern die Verfügbarkeit von Taxis dennoch ausreichend bleibt.

so geht's: ausdrückliche Zulassung von Taxi-Sammelverkehren in § 47 PBefG

4. Echter Verbraucherschutz braucht transparente und verlässliche Preise

Verbraucher müssen sich auch in Zukunft auf das Taxi verlassen können. Ein wesentlicher Teil dieser Verlässlichkeit ist der kommunal festgesetzte Taxitarif. Hier muss die Flexibilisierung Augenmaß beweisen: Die Novelle ist so anzupassen, dass sie den Verbraucherschutz stärkt, aber gleichzeitig das verlässliche System des Taxiverkehrs erhält. Dafür braucht es keinen Tarifkorridor, sondern eine tarifliche Festpreis-Option.

so geht's: Einführung von rein streckengebundenen Tarifen in § 51 PBefG

5. Fairer Wettbewerb für die besten Fahrerinnen und Fahrer

Jede Person, die Menschen in ihrem Fahrzeug gewerbsmäßig befördert, muss dazu nachprüfbar qualifiziert sein. Der vorliegende Entwurf sieht vor, dass ausschließlich Taxifahrerinnen und Taxifahrer eine kleine Fachkunde nachweisen müssen, während das für alle anderen Personenbeförderer nicht gilt. Dafür gibt es keine sachliche Rechtfertigung – es braucht gleiche Regeln und Chancen für alle.

so geht's: Anpassung der Vorgabe in § 48 FeV

Bericht des Ausschussvorsitzenden

Gewerbepolitik



Guido Borning

Geschäftsführer Verband des Verkehrsgewerbes Rheinland e.V.
Geschäftsführer Mobilität und Logistik Rheinland-Pfalz e.V. (MOLO)

Die Dynamik in der gewerbepolitischen Arbeit macht auch in Krisenzeiten keine Pause! Nach wie vor ist die Novellierung des Personenbeförderungsgesetz das beherrschende Thema. Aber noch stärker als in den zurückliegenden Monaten verdichtet sich die aktuelle Debatte um den Ordnungsrahmen zunehmend um Fragen von existenzieller Bedeutung für unsere Branche.

Manifestieren sich die Vorstellungen der sog. Findungskommission von „moderner" Mobilität, die insbesondere im letzten Eckpunktepapier ihren Niederschlag fanden, kann die Branche schlicht und ergreifend „einpacken". Denn es geht bei den Vorschlägen der Findungskommission nicht um eine evolutionäre Weiterentwicklung des bewährten Rechtsrahmen und um den Erhalt etablierter Geschäftsmodelle, die die Versorgung der Bevölkerung mit Mobilität die letzten Jahrzehnte sichergestellt haben, sondern um eine lupenreine Revolution des Mobilitätsmarktes. Dabei wird alles in Frage gestellt, was insbesondere den Taxiverkehr auszeichnet.

Für mich persönlich ist es vollkommen unverständlich, warum bei allen Erwägungen bei der Neuordnung des Rechtsrahmens nicht vielmehr die sozioökonomische Bedeutung der etablierten Taxi- und Mietwagenbranche berücksichtigt wurde. Davon hört und liest man in sämtlichen Publikationen und Stellungnahmen nicht viel. Es geht regelmäßig einzig und allein um die Frage, wie man es schafft, neuartige Geschäftsmodelle in den Markt „zu drücken". Welche Effekte, welcher faktische Nutzen die jeweiligen Verkehrsformen bewirken ist bedauerlicherweise kein wesentlicher Bestandteil der Debatte.

Die aktuelle Krise hat es doch nochmal deutlich gezeigt: Die Taxi- und Mietwagenunternehmen sorgen täglich für die Mobilität der Menschen. Neben den nicht wegzudenkenden Beförderungsleistungen in den urbanen Räumen ist unsere Branche insbesondere auch bei den wichtigen und lebensnotwendigen Patientenfahrten und Schülerverkehren auf dem Land unverzichtbar, werden diese Fahrten auch dann durchgeführt, wenn der klassische ÖPNV nicht mehr fährt bzw. gar nicht zum Einsatz kommen kann.

Ebenso wie der „große ÖPNV" mussten auch unsere Taxi- und Mietwagenunternehmen wegen der Corona-Pandemie Umsatzeinbrüche von bis zu 90% und mehr verkraften. Der für den ÖPNV mit Bussen und Bahnen vorgesehene, durch die EU-Kommission notifizierte ÖPNV-Rettungsschirm greift leider ausdrücklich nicht für die Taxi- und Mietwagenbranche. Ebenso die Hilfsprogramme des Bundes und der Länder entfalten für unsere Branche nicht die erforderliche Wirkung. Sowohl durch unseren Bundesverband als auch durch die Landesorganisationen wurde hartnäckig für besondere Förderegime für die Taxi- und Mietwagenbranche gekämpft. Einige Erfolge konnten erzielt werden, z.B. bei der Förderung von Trennscheiben durch das BMVI, die (Durch-) Bezahlung der freigestellten Verkehre, „Coronazuschläge" bei Krankenfahrten. Dennoch, diese Programme sind unzureichend und für unsere Taxi- und Mietwagenunternehmen ist die Zukunft nicht zuletzt aus den o.a. Faktoren äußerst ungewiss. Bundesverband und Landesverbände werden sich daher weiterhin mit aller Kraft für entsprechende, auf die Branche zugeschnitten Hilfsprogramme einsetzten.

Das Taxi- und Mietwagengewerbe ist wegen seiner Bedeutung wichti-



Bericht des Ausschussvorsitzenden

Gewerbepolitik

ger Träger individueller Verkehrsbedienung und somit als wesentlicher Teil des Öffentlichen Personennahverkehr anerkannt. Den Vertretern der Taxi- und Mietwagenbranche ist dies bekannt. Es gilt jetzt gerade in der „heißen" Phase der Gesetzesnovellierung alles daran zu setzen, geschlossen - Bundesverband, Landesverbände, Mitgliedsorganisationen - für den Erhalt der Branche zu kämpfen.

Als neugewählter Vorsitzender des gewerbepolitischen Ausschusses freue ich mich sehr darüber, dass wir es in kürzester Zeit in mehreren Sitzungen geschafft haben, schlüssige, mit allen Mitgliedsorganisationen abgestimmte Positionen zur PBefG-Novelle zu entwickeln, die wir nunmehr in die politische Diskussion einfließen lassen können. Wir sollten jetzt auch unbedingt unsere Stärke ausspielen und unsere föderale Struktur dazu nutzen, den politischen Entscheidungsträgern auf allen Ebenen diese Positionen vermitteln. Es geht jetzt alles in allem um entschiedene, konzertierte Lobbyarbeit – deutschlandweit!

Guido Borning

Liste der Allgemeinen Rundschreiben 2019

Nr.	Datum	Bezeichnung
01/19	14.01.19	STAR verbessert die Exklusiv-Konditionen für BZP-Mitglieder: Auf Dieselpreise gibt es jetzt 3,0 Cent/Liter – auch Otto-Kraftstoffe sowie AdBlue werden ab sofort rabattiert!
02/19	16.01.18	Frühjahrsveranstaltung des BZP am 25.-27. März 2019 in Hamburg! hier: Einladung für die außerordentliche Mitgliederversammlung sowie die Erweiterte Vorstandssitzung am 26. März 2019 – Garantierte Buchung für das Tagungshotel Hafen Hamburg läuft bis zum 31.01.2019!
03/19	31.01.19	Begründung des Urteils gegen Uber Black liegt vor: der BGH stuft Uber als Verkehrsdienstleister ein und bestätigt das Verbot der Smartphone-Applikation Uber Black wegen unzulässiger Annahme von Beförderungsaufträgen durch Mietwagenfahrer.
04/19	12.02.19	Mutterschutz-Gefährdungsbeurteilung ist seit 2019 obligatorisch!
05/19	18.02.19	Aktuelles Arbeitspapier aus dem Bundesverkehrsministerium sieht die Abschaffung der Rückkehrpflicht und des Einzelplatzvermietungsverbots für Mietwagen vor. Der BZP wendet sich an Bundesverkehrsminister Scheuer und fordert Aufklärung über den Status des Papieres, welches einen Frontalangriff auf das ÖPNV-Verkehrsmittel Taxi
06/19	19.02.19	darstellt. Demonstration gegen „Eckpunkte" vor dem Bundesverkehrsministerium
07/19	26.02.19	Elektromobilität im Taxi- und Mietwagenverkehr: Bundesminister Scheuer veröffentlicht Vereinfachungen für die Förderung der Elektromobilität im Taxi-Bereich.
08/19	26.02.19	BZP schreibt Bundesminister Scheuer mit Positionspapier an: Fairer Wettbewerb für die Mobilität von morgen!
09/19	06.03.19	Frühjahrsveranstaltung des BZP am 25.-27. März 2019 in Hamburg! hier: Tagesordnungen für die Erweiterte Vorstandssitzung sowie die außerordentliche Mitgliederversammlung am 26. März 2019 – Überblick Tagungsablauf
10/19	22.03.19	Mercedes-Benz Pkw & VAN und "Das Taxi" Sondermodelle: aktuelle Taxi-Konditionen 2019
11/19	29.03.19	Neues Muster 4 für Krankenfahrten gilt ab 01.04.2019 zwingend: Kurzanleitung und weitere Infos. Achtung bei danach verordneten Fahrten mit altem Verordnungsformular!
12/19	09.05.19	Neue Stadt. Neuer Name. Neues Logo. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. lädt ein zum Housewarming der Geschäftsstelle in der Dorotheenstr. 37 in Berlin!
13/19	10.05.19	"Das Taxi" Sondermodelle der E-Klasse im neuen Modelljahr: Moderate Preiserhöhungen, dafür serienmäßig mit LED-Scheinwerfern!
14/19	14.06.19	MB erhöht den Taxi-Nachlass für die B-Klasse auf 20 % - Übersicht über die aktuellen Taxi-Konditionen mit Stand 01.06.2019
15/19	12.07.19	Sommerpausenaktion: Der Politik nicht von der Seite weichen! Aufruf an die Unternehmerinnen und Unternehmer zum Politikergespräch vor Ort
16/19	19.07.19	Fernlicht-Veranstaltung: TAXI DRIVING INNOVATION am 26.09.2019 in Berlin
17/19	09.08.19	Bitte um kurzfristige Überprüfung Ihrer Kontaktdaten für unseren Geschäftsbericht 2018/2019
18/19	12.08.19	Einladung zur Bundesverband Taxi und Mietwagen-Mitgliederversammlung vom 05. bis 07.11.2019 in Koblenz Achtung: Die Hotelbuchung muss bis 03. September 2019 erfolgen!
19/19	13.08.19	Achtung, Falle: A1-Bescheinigung bei Auslandsfahrten zwingend notwendig!
20/19	19.08.19	Jetzt anmelden: TAXI DRIVING INNOVATION am 26.09.2019 in Berlin
21/19	21.08.19	Neue Arbeitsverträge und aktuelle arbeitsrechtliche Informationen
22/19	21.08.19	Neue Arbeitsverträge und Belegmaterialien



Nr.	Datum	Bezeichnung
23/19	27.08.19	Horst Schilling verstorben
24/19	09.09.19	Neuer Tarif Business Mobil mit 10% Preisnachlass, viele weitere attraktive Tarifmodelle, Sonderkonditionen und interessante „Webinare" im neuen Taxi-Booklet!
25/19	11.09.19	Winterreifen und Winterkompletträder für die Taxi- und Mietwagenkundschaft von Daimler!
26/19	30.09.19	Parlamentarischer Abend des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V. am Mittwoch, den 16. Oktober 2019 in der Vertretung des Landes Baden-Württemberg beim Bund
27/19	01.10.19	Taxi Driving Innovation am 26.09.2019 in Berlin: Denkanstöße aus der Branche
28/19	09.10.19	Kooperation mit der Telekom: Mitgliederbefragung
29/19	17.10.19	Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. Mitgliederversammlung in Koblenz hier: Tagesordnung für die Mitgliederversammlung am 06. November 2019
30/19	01.11.19	Lösungsblatt: Mehr Mobilität für den ländlichen Raum
31/19	22.11.19	Rückblick auf die Mitgliederversammlung: Ein Generationswechsel beim Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.
32/19	27.11.19	NABU startet neue Kampagne gegen Uber: Gemeinsam die Uberkalypse stoppen!
33/19	05.12.19	Hamburger Gewerbevertreter Dirk Schütte verstorben
34/19	06.12.19	Mobile Kartenzahlung zu günstigen Konditionen- Ingenico Payment Service
35/19	16.12.19	Rolf Peters verstorben
36/19	18.12.19	Krankenbeförderung mit Taxi und Mietwagen im Jahr 2020: Unternehmer- und Patienteninfoblätter!
37/19	18.12.19	Keine allgemeine Belegausgabepflicht für Taxis und Mietwagen
38/19	19.12.19	Landgericht Frankfurt: Uber arbeitet illegal

Liste der Allgemeinen Rundschreiben 2020

Nr.	Datum	Bezeichnung
01/20		Frank Kuhle als Vorstand zurückgetreten
02/20	31.01.20	Einladung zur Frühjahrsveranstaltung mit Mitgliederversammlung und Erweitertem Vorstand
03/20	28.02.20	Bundesverband gewinnt Ausschreibung der Deutschen Bahn AG für Taxifahrten
04/20	04.03.20	Argumente für die zusätzliche Einführung einer Vorbestellfrist für Mietwagen in den Großstädten: Das Positionspapier des Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.
05/20	05.03.20	Frühjahrsveranstaltung: ergänzte Tagesordnung zur Mitgliederversammlung
06/20	10.03.20	Verhalten im Umgang mit dem Corona-Virus (SARS-CoV-2)
07/20	10.03.20	Die Mitgliederversammlung ist abgesagt. Die Sitzung des Erweiterten Vorstands ist abgesagt.
08/20	13.03.20	BVTM wendet sich mit Forderungskatalog zu Soforthilfen an das Bundeswirtschaftsministerium
09/20	13.03.20	Wirtschaftliche Folgen des Corona-Virus: Betriebliche Entlastungen durch Kurzarbeit nach Neuregelungen spätestens zum 01.04.2020 möglich
10/20	16.03.20	Maßnahmen der Bundesregierung zur Abfederung der Auswirkungen von Corona
11/20	17.03.20	Corona-Update: Aktuelle BMVI- und BMAS-Maßnahmen
12/20	23.03.20	Corona-Update: Kontaktverbot; Wirtschaftshilfen; Kfz-Finanzierung
13/20	24.03.20	Corona-Krise: Jetzt Stundung der Sozialbeiträge beantragen
14/20	25.03.20	Corona-Krise-Update: Unternehmerische Handlungsmöglichkeiten in Sachen Stundungen
15/20	27.03.20	Corona-Krise: Bundesrat macht Weg für Soforthilfen 2020 frei
16/20	01.04.20	Abfrage: Leuchtturm-Projekte
17/20	08.04.20	Corona-Update: Wirtschaftshilfen, Social Distancing und Schülerfahrten
18/20	15.04.20	+++Corona-Update: KfW-Schnellkredite für den Mittelstand starten heute+++
19/20	16.04.20	Frankfurter Taxi-Urgestein Walter Cambeis verstorben
20/20	17.04.20	Corona-Angebote der Telekom
21/20	23.04.20	Corona-Update: Aufstockung KUG und weitere Beschlüsse zur Abmilderung der Krise
22/20	27.04.20	Corona-Update: Maskenpflicht im ÖPNV und im Taxi
23/20	27.04.20	Höhere Bußgelder, schnellere Fahrverbote: Änderung der StVO zum 28. April
24/20	30.04.20	Corona-Update: BG veröffentlicht Tipps für Unternehmen und Beschäftigte
25/20	05.05.20	Bundesverband begrüßt neues Teammitglied Dominik Eggers
26/20	05.05.20	Pressemitteilung Berlin/Düsseldorf
27/20	19.05.20	Corona: Förderung von Taxi- und Mietwagen-Trenneinrichtungen ab sofort möglich
28/20	22.05.20	Corona: Stundung von Sozialversicherungsbeiträgen für weiteren Monat möglich
29/20	25.05.20	A.T.U hat wieder alle Filialen geöffnet: Höchste Zeit für die Reifenumrüstung zu Topkonditionen für Verbandsmitglieder!
30/20	29.05.20	Kampagne: Bleib sicher. Fahr Taxi.
31/20	04.06.20	Corona: Koalitionsausschuss beschließt Konjunktur- und Zukunftspaket mit 130 Mrd. EUR
32/20	04.06.20	Modellgepflegtes "Das Taxi" Sondermodell der E-Klasse mit erweiterten Serienstandards ab sofort bestellbar – MB-Taxikonditionen ab 3.6.2020
33/20	09.06.20	Auch die B-Klasse als "Das Taxi" Sondermodell im neuen Modelljahr mit erweiterten Serienstandards ab sofort bestellbar – Überblick MB-Taxikonditionen



Nr.	Datum	Bezeichnung
34/20	09.06.20	GKV-Spitzenverband: Neues Muster 4 für Krankenfahrten bereits ab Juli 2020! Achtung bei danach verordneten Fahrten mit altem Verordnungsformular!
35/20	17.06.20	Attraktiver denn je: Mobiles Zahlen mit Kontaktlos-Option. Die PAYONE GmbH bietet Mitgliedern des Bundesverbands mobile Kartenzahlung ab 12,90 € monatlich inklusive SIM-Karte!
36/20	24.06.20	Bundesverband kritisiert Ergebnisse der Findungskommission
37/20	30.06.20	Befristete Senkung der Umsatzsteuer vom 1.7.2020 bis 31.12.2020
38/20	01.07.20	Mindestlohnkommission empfiehlt schrittweise Erhöhung auf 10,45 Euro bis Juli 2022
39/20	01.07.20	Taxi Driving Innovation: Bundesverband lädt ein zur Webinar-Reihe
40/20	09.07.20	Corona-Überbrückungshilfe für kleine und mittelständische Unternehmen gestartet
41/20	09.07.20	Neues Muster 4: Kassen-Spitzenverbände empfehlen Übergangsfrist bis 31.12.2020
42/20	14.07.20	Die Familie ist komplett: Die modellgepflegte E-Klasse "Das Taxi" ist ab sofort auch als 200 d bestellbar – Übersicht aktueller MB-Taxikonditionen
43/20	26.08.20	PBefG-Reform: Gemeinsam laut! WhatsApp-Infoservice des Bundesverbandes
44/20	26.08.20	Telekom mit neuen Exklusiv-Tarifen für BVTM-Verbandsmitglieder
45/20	27.08.20	Corona-Update: Koalitionsausschuss einigt sich auf Corona-Paket. BMVi verlängert Förderung für Trenneinrichtungen in Taxen und Mietwagen
46/20	08.09.20	Berliner Gewerbevertreter Detlev Freutel verstorben
47/20	11.09.20	Bitte um kurzfristige Überprüfung Ihrer Kontaktdaten für unseren digitalen Geschäftsbericht 2019/2020
48/20	22.09.20	Letzter Aufruf: Jetzt Förderung für Trenneinrichtungen in Taxen und Mietwagen beantragen!
49/20	02.10.20	Winterreifen und Winterkompletträder für die Taxi- und Mietwagenkundschaft von Mercedes-Benz!
50/20	07.10.20	Rabatt für Verbandsmitglieder deutlich erhöht: ARAL gewährt ab dem 01.10.2020 allen Mitgliedsunternehmen einen Nachlass von 4,00 EUR/100 Liter Dieselkraftstoff!
51/20	07.10.20	Save the Date: Taxi Driving Innovation – zwischen Disruption und Ordnung am 25. November 2020
52/20	14.10.20	Fortschritt E-Mobilität: Bund fördert erstmalig Kauf und Installation privater Ladeinfrastruktur
53/20	22.10.20	Corona Update: Überbrückungshilfe II kann ab sofort beantragt werden
54/20	23.10.20	Aktuelle MB-Taxikonditionen Herbst 2020: Mercedes-Benz reduziert den Preis für die Hybridmodelle der E-Klasse für das Gewerbe um 2.000 €!
55/20	28.10.20	DIGITAL X CAMPUS - Kostenlose Einladung für unsere Mitglieder!
56/20	29.10.20	Corona-Lockdown: Bundesverband kämpft für weitere Unterstützung des Taxi- und Mietwagengewerbes
57/20	03.11.20	Star verbessert die Exklusiv-Konditionen für Verbandsmitglieder: Auf den Dieselpreis gibt es jetzt 3,75 Cent/Liter Rabatt!
58/20	04.11.20	DIGITAL X CAMPUS - VERSCHOBEN!
59/20	04.11.20	Bundesverband unterstützt Appell der Solo-Selbstständigen und Freiberufler!
60/20	05.11.20	Programm: Taxi Driving Innovation – zwischen Disruption und Ordnung am 25. November 2020
61/20	17.11.20	Corona: Mund-Nasen-Schutz im Rahmen des „Lockdown-Light"
62/20	23.11.20	Taxi Driving Innovation 2020: Letzte freie Plätze sichern und exklusive Keynote von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer zum PBefG nicht verpassen!
63/20	30.11.20	Corona: Bundesverband Taxi und Mietwagen wendet sich mit Brandbrief an Bundesminister
64/20	04.12.20	PBefG-Novelle: Bundesverband reicht Stellungnahme beim BMVI ein
65/20	11.12.20	#StarkDurchDieKrise: Überblick zu aktuellen Corona-Hilfsmaßnahmen des Bundes
66/20	11.12.20	Überblick zu aktuellen Corona-Hilfsmaßnahmen des Bundes
67/20	16.12.20	Krankenbeförderung mit Taxi und Mietwagen im Jahr 2021: Unternehmer- und Patienteninfoblätter!
68/20	17.12.20	PBefG-Novelle: Bundeskabinett billigt Referentenentwurf und leitet das parlamentarische Verfahren ein
69/20	21.12.20	Save the Date: Virtuelle außerordentliche Mitgliederversammlung 21. Januar 2021





Erläuterungen zur wirtschaftlichen Lage 2019 / 2020

Jahresvergleich einer durchschnittlichen Kostenkalkulation

Das Jahr 2020 macht alles anders. Nach langen Jahren außergewöhnlicher wirtschaftlicher Stabilität hat die im Frühjahr 2020 ausgebrochene Corona-Krise massive Auswirkungen auf das gesamte gesellschaftliche und soziale Leben der Bundesrepublik Deutschland, insbesondere und auch wohl auch langfristig auf die Wirtschaft. Das bundesdeutsche Taxi- und Mietwagengewerbe ist dabei wirtschaftlich ganz außerordentlich betroffen und in einer aktuell sehr existenzbedrohenden Lage.

Dies betrifft die ganze Branche, ganz besonders hart aber das großstädtische Taxigewerbe. Während des ersten Lockdowns im Frühjahr waren hier Fahrteneinbrüche von 80 % und mehr zu verkraften. Abgesagte Messen und Großveranstaltungen, der völlige Zusammenbruch von Flugverkehr und das weitgehende Ausbleiben von Fernverkehr, Tourismus und Geschäftsreisen sowie das gegen Null reduzierte gesellschaftliche Leben entzogen fast sämtliche Kundschaft. Die Betriebe reagierten (häufig mit temporärer Freistellung der Taxis von den grundsätzlich weiter bestehender Betriebspflichten) mit einem dramatischen Zurückfahren der Kapazitäten, um insbesondere die Fixkosten zu reduzieren. Trotz aller unternehmerischen Maßnahmen gelang es dem Großteil der Betriebe noch nicht einmal annähernd, be-

Stand 01.12.2020 • Alle Angaben netto in Euro • Angaben für Einschichtbetrieb am Beispiel der Stadt München

Ertragsberechnung eines Taxibetriebes in München

	1995	2005	2010	2015	2018	2019	mit Corona 2020	Veränderung 1995 – 2020	ohne Corona 2020	Veränderung 1995 – 2020
Einnahmen	**29.867**	**35.278**	**40.136**	**45.835**	**48.598**	**51.962**	**28.325**	**- 5,2 %**	**52.453**	**+ 75,6 %**
Fixe Kosten	13.733	15.065	15.720	15.862	16.350	16.842	17.092	+ 29,5 %	17.042	+ 24,5 %
Variable Kosten	3.575	5.273	6.343	6.572	6.797	7.042	3.987	+ 11,5 %	6.602	+ 84,7 %
Rentenversicherung	18,6 %	19,5 %	19,9 %	18,7 %	18,6 %	18,6 %	18,6 %	18,6 %	18,6 %	18,6 %
Krankenversicherung (mit Krankentagegeldanspruch)*	17,4 %	17,4 %	14,9 %	15,4 %	15,5 %	15,3 %	15,3 %	15,3 %	15,3 %	15,3 %
Pflegeversicherung	1 %	1,7 %	1,95 %	2,35 %	2,55 %	3,05 %	3,05 %	3,05 %	3,05 %	3,05 %
Summe o.g. Versicherungen	5.756	8.390	8.799	9.521	10.226	10.557	4.890	- 15,0 %	10.809	+ 87,8 %
zu versteuerndes Einkommen	**6.800**	**6.550**	**9.274**	**13.880**	**15.225**	**17.521**	**2.356**	**- 65,4 %**	**17.950**	**+ 264 %**
monatliches Einkommen	**567**	**546**	**773**	**1.157**	**1.269**	**1.460**	**196**	**- 65,4 %**	**1.496**	**+ 264 %**
Anschaffungskosten Fahrzeug**	22.260	30.487	31.130	33.255	34.170	35.250	37.205	+ 67,1 %	37.205	+ 67,1 %
Gewinn aus Gewerbebetrieb	**12.557**	**14.940**	**18.073**	**23.401**	**25.451**	**28.078**	**7.246**	**- 42,3 %**	**28.759**	**+ 129 %**

* bis 2009 AOK, ab 2010 TKK mit zusätzlichem Wahltarif ** 1991-1996: DB W 124 200 D, 1997 - 1998: DB W 210 E 220 D, ab 1999 DB W210 E 200 CDI, ab 2003 DB W 211 E 200 CDI (ab 2005 mit DPF), ab 2006 DB W 211 E 200 CDI „Das Taxi", ab 2009 DB W 212 E 200 CDI „Das Taxi", ab 2014 DB W 212 E 200 Blue Tec „Das Taxi", ab 2016 DB W 213 E 200 d „Das Taxi".

Erläuterungen zur wirtschaftlichen Lage

Stand 01.12.2020 • Angaben für Einschichtbetrieb am Beispiel der Stadt München

Einnahmen eines Taxibetriebes 1995 bis 2020

	1995	2005	2010	2015	2018	2019	mit Corona 2020	Veränderung 1995 – 2020	ohne Corona 2020	Veränderung 1995 – 2020
Kilometerleistung	34.360	35.950	39.400	40.200	40.000	40.000	21.600	- 37,1 %	40.000	+ 16,4 %
Bruttoumsatz pro Kilometer	0,93	1,05	1,09	1,22	1,30	1,39	1,39	+ 49,5 %	1,39	+ 49,5 %
Bruttoeinnahmen	**31.974**	**37.748**	**42.946**	**49.044**	**52.000**	**55.600**	**30.024**	**- 6,1 %**	**55.600**	**+ 73,9 %**

Stand 01.12.2020 • Alle Angaben netto in Euro • Angaben für Einschichtbetrieb am Beispiel der Stadt München

Fixe Kosten des Taxigewerbes 1995 bis 2020

	1995	2005	2010	2015	2018	2019	mit/ohne Corona 2020	Veränderung 1995 – 2020
Abschreibung AfA[1]	4.452	5.081	5.188	5.543	5.695	5.875	6.201	+ 39,3 %
Kapitalzins	603	1.189	931	994	1.022	1.054	1.112	+ 84,4%
Zinssatz für Kfz.-Finanzierung	2,9 %	3,9 %	2,99 %	2,99 %	2,99 %	2,99 %	2,99 %	2,99 %
Kraftfahrzeugsteuer	379	379	340	340	340	340	340	- 10,2 %
Kfz.-Haftpflicht (100%)	3.270	2.456 [2]	3.314 [2]	3.314 [2]	3.314 [2]	3.412 [2]	3.412 [2]	+ 4,4 %
Vollkasko (500 Euro SB)	2.222	1.985	2.059	1.529	1.743	1.788	1.654	- 25,6 %
Garagenmiete	429	660	720	840	900	1.050	1.050	+ 144,8 %
Rechtschutzversicherung	104	130	183	183	153	153	153	+ 47,1 %
Eichgebühren	30	53	53	77	77	84	84	+ 181,3 %
TÜV - BOKraft	35	43	53	68	70	70	70	+ 100 %
Berufsgenossenschaft	412	389	368	353	387	307	307	- 25,5 %
Gebühren Funk/Telefon	571	1.016	1.016	1.016	1.016	1.116	1.116	+ 95,4 %
Verbandsbeitrag	61	72	0 [3]	0 [3]	0 [3]	0 [3]	0 [3]	- 100 %
Telefonie	307	368	420	400	360	300	300	- 2,3 %
Jahresabschluss o. Buchführung	409	600	600	680	720	740	740	+ 80,9 %
Allg. Verwaltungskosten	358	450	450	490	500	500	500	+ 39,7 %
Standplatzgebühren	72	175	0 [3]	0 [3]	0 [3]	0 [3]	0 [3]	- 100 %
Abgasuntersuchung	20	20	25	35	53	53	53	+ 165 %

[1] vor 2003 5 Jahre Afa, ab 2003 6 Jahre AfA • [2] ab 2003 mit 1.000 Euro SB • [3] Inklusivleistung der Taxi-München eG



Erläuterungen zur wirtschaftlichen Lage

triebswirtschaftlich kostendeckend zu arbeiten. Die einmal ausgebliebenen Umsätze sind für immer verloren. Und es ist nicht abzusehen, wann überhaupt „nach Corona" sich das Fahrtenaufkommen wieder auf dem Level „davor" normalisiert.. Als sich im Spätsommer 2020 die epidemiologische Lage entspannte und Tourismus wie Reiseverkehr langsam wieder Fahrt aufnahmen, trauten sich auch die Betriebe Stück für Stück wieder mehr auf die Straße. Allerdings musste festgestellt werden, dass ein kostendeckender Betrieb insbesondere bei Personaleinsatz bei weitem noch nicht möglich ist. Und dann kam nach der Explosion der Corona-Inzidenzwerte im November 2020 der zweite Lockdown, zunächst in der Variante „light", dann mit massiven Verschärfungen zu Mitte Dezember – mit derzeit ungewissem Ende. Die Betriebe werden zwar durch den Lockdown nicht direkt behördlich geschlossen, aber durch die verschärften Beschlüsse nimmt man den Unternehmen die Kunden, diese stürzen wieder in die desaströsen Zahlen vom Frühjahr 2020.

Ebenfalls massiv, wenn auch nicht ganz so verheerend sind die Auswirkungen außerhalb der Ballungsräume. Insbesondere auf dem Land wird ein Großteil der Umsätze mit Krankenfahrten erzielt, bei manchen Betrieben sind dies 80 % und mehr. Hier wurde und wird alles getan, um die Mobilitätsversorgung der Bevölkerung und insbesondere die überaus wichtige Versorgung mit Krankenfahrten flächendeckend aufrecht zu erhalten. Insbesondere schwerstkranke Chemo-, Bestrahlungs- oder Dialysepatienten sind zwingend auf die Fahrdienste des Gewerbes angewiesen, um ihre lebenserhaltenden Behandlungen wahrzunehmen. Allein monatlich werden 1,92 Millionen Fahrten für Dialysepatienten benötigt, hinzu kommen rund 1,67 Millionen Menschen mit Krebserkrankungen, die aus Therapiezwecken in regelmäßigen Abständen befördert werden müssen. Dieser Beitrag zur Aufrechterhaltung der elementaren Gesundheitsversorgung sowie bspw. die aktuell weiter stattfindenden Schülerverkehre sichern gleichzeitig vielen Betrieben trotz der desaströsen Gesamtumstände eine halbwegs tragfähige Grundlage und verschaffen ihnen aktuell damit deutlich bessere Chancen zum wirtschaftlichen Überleben als dem großstädtischen Taxibetrieb.

In aller Nüchternheit muss an dieser Stelle festgehalten werden, dass sich das deutsche Taxi- und Mietwagengewerbe in der größten Krise seit Ende des Zweiten Weltkrieges befindet.

Dieser Bericht dient traditionell der Darstellung der Entwicklung der wirtschaftlichen Parameter und insbesondere der Kosten am Beispiel eines selbstfahrenden Taxiunternehmers ohne Personaleinsatz in München im Vergleich zu den Vorjahren. Diesem Anspruch wollen wir auch in diesem Jahr gerecht werden, ohne aber die Corona-bedingte Entwicklung auszublenden. Wir haben deshalb zunächst eine fiktive Kalkulation für 2020 vorgenommen, die Corona komplett ausblendet. Gleichzeitig wird anhand einer zweiten Kalkulation mit realistischen Zahlen für das Krisenjahr 2020 aufgezeigt, wie sich dies für „unseren" Musterunternehmer in München betriebswirtschaftlich auswirkt. Dabei wird ein Fahrteneinbruch von 46 % im Gesamtjahr zugrunde gelegt.

Bei der Kalkulation „ohne Corona" wird dabei trotz der auch schon zuvor bestehenden Wettbewerbsverzerrung durch teils illegal operierende „neue Anbieter" ein weiterhin stabiles Fahrtenaufkommen von 40.000 Km zugrunde gelegt.

Bitte beachten Sie auch: Die nachstehenden Kostenkalkulationen basieren auf einem in der Großstadt München tätigen so genannten Einschichtbetrieb, in dem der Unternehmer selbst fährt und keinen Fahrer einsetzt. Sie sind daher insbesondere seit Einführung des gesetzlichen Mindestlohnes nicht auf Betriebe mit Personaleinsatz übertragbar.

Bei jeweiligen Wirtschaftlichkeitsberechnungen muss die regionale Nachfragesituation neben individuellen Kostenstrukturmerkmalen eines Betriebes genauso berücksichtigt werden wie der Umstand, dass die Unterscheidung zwischen Ein- und Mehrwagenbetrieben und insbesondere auch der Einsatz von Fahrpersonal erhebliche Auswirkungen auf die Ergebnisse haben, was sich durch die Einführung des gesetzlichen Mindestlohns zum 1.1.2015 und dessen nachfolgenden Erhöhungen

Erläuterungen zur wirtschaftlichen Lage

abermals deutlich verschärft hat. Darüber hinaus ist die Kalkulation auch nicht geeignet, die teilweise sehr erheblichen Unterschiede in der Ertragssituation zwischen städtischen und ländlichen Regionen mit anderen tariflichen und geografischen Strukturen deutlich zu machen. In ländlichen Gebieten ist bspw. von einem Besetztfahrtenanteil von unter 50 % und dem Überwiegen von Familienbetrieben auszugehen, während die städtischen Unternehmen durch die Zentralenanbindung geprägt sind. So kann es selbst innerhalb von Städten zu erheblichen Differenzen bei ansonsten vergleichbaren Betrieben kommen.

Bitte beachten Sie weiter, dass einige kalkulatorischen Kosten in der Praxis häufig gar nicht oder nicht in der zugrunde gelegten Höhe anfallen, weil sie z.B. durch Eigenleistung oder Eigentumsnutzung nicht entstehen oder wegfallen. Auch Schadenfreiheitsrabatte bei Versicherungen finden ebenso wenig Berücksichtigung in der Kalkulation wie der evtl. Wiederverkaufswert des Fahrzeuges.

In der Gesamtschau muss angesichts von Erträgen im Bereich von monatlich gerade einmal 1.500 Euro für den zeit- und kräftezehrenden Einsatz als Unternehmer mit nicht unerheblichen Risiken selbst unter Ausblendung sämtlicher Corona-bedingten Einbrüche bereits eine kritische Ertragslage festgestellt werden. Hinzu kommt die existenzielle Bedrohung durch die „neuen Anbieter“, die das traditionelle Gewerbe mit hochsubventionierten Dumpingpreisen an die Wand drücken. Das öffentliche Verkehrsangebot „Taxi“ – ein Instrument der verfassungsrechtlich garantierten Daseinsvorsorge – drohte auch vor Corona bereits vielerorts auszusterben.

Mit Corona hat sich die schwierige Ausgangslage zur Katastrophe verschärft. Insbesondere bei Personaleinsatz ist der Betrieb nicht einmal annähernd kostendeckend möglich. Selbst vor der Krise sehr solide aufgestellt Betriebe sind bereits während des ersten Lockdowns in erhebliche Schieflage geraten und hatten keine Chance zur Erholung, bevor der zweite Lockdown kam. Gleichzeitig kann man nicht auf eine kurzfristige Erholung der Nachfrage hoffen. Insbesondere bei den großstädtischen Hauptumsatzfaktoren Tourismus, Veranstaltungen und Geschäftsreiseverkehr kann erst deutlich nach dem Ende der Pandemie mit einem Erreichen des vorherigen Standes gerechnet werden. Der Realist muss also mit Jahren rechnen, während vielen Betrieben nur noch Wochen oder höchstens Monate zum Überleben bleiben. Allein in Berlin wurden 2020 bereits über 1.000 von ehemals über 8.000 Taxis dauerhaft abgemeldet, vorübergehende Stilllegungen nicht mitgerechnet.

Gleichzeitig greifen auch die staatlichen Corona-Nothilfen nicht, da deren allgemein gefassten Parameter die spezifischen betrieblichen Strukturen entweder gar nicht oder nicht ausreichend erfassen. So greift z.B. das Instrument der Kurzarbeit nicht, da die Taxiunternehmen einer gesetzlichen Betriebspflicht unterliegen. Gleichzeitig machen die Personalkosten rund zwei Drittel der Gesamtkosten aus, können bei den Überbrückungshilfen aber nur mit einem niedrigen Pauschalanteil der Gesamtkosten angesetzt werden. Bei der im Gewerbe üblichen Fahrzeugfinanzierung als wichtigem Fixkostenfaktor werden die weit überwiegenden Tilgungskosten bisher nicht anerkannt. Ganz zu schweigen von einem Unternehmerlohn. Dies ist gerade bei den im Gewerbe weit vorherrschende Kleinstunternehmen dramatisch, wo der Unternehmer in der Regel selbst Taxi fährt und hiervon mit seiner Familie leben muss.

Zur Vertiefung: Brandbrief des BVTM vom 27.11.2020 an Bundesminister Altmaier und Scholz (Link)

Ergo: Wenn die Politik auch zukünftig Taximobilität als Element der Daseinsvorsorge erhalten möchte, muss das Gewerbe mit seinen 250.000 Unternehmern und Beschäftigten in dieser außergewöhnlichen Notlage gezielte Hilfe bekommen, so wie dies bereits bei Bussen, Bahnen, Fahrzeugherstellern und der Luftfahrt geschieht!



Erläuterungen zur wirtschaftlichen Lage

Stand 01.12.2020 • Alle Angaben netto in Euro • Angaben für Einschichtbetrieb am Beispiel der Stadt München

Variable Kosten des Taxigewerbes 1995 bis 2020

	1995	2005	2010	2015	2018	2019	mit Corona 2020	Verhältnis 1995 – 2020	ohne Corona 2020	Verhältnis 1995 – 2020
Treibstoffkosten	1.686	3.200	4.019	4.060	4.240	4.280	2.074	+ 23,0 %	3.840	+ 127,8 %
Durchschnittlicher Dieselpreis	0,49	0,98	1,02	1,01	1,06	1,07	0,96	+ 95,9 %	0,96	+ 95,9 %
1 Satz Reifen	266	383	444	450	456	471	471	+ 77,1 %	471	+ 77,1 %
Wartung und Reparatur	1.093	1.143	1.288	1.455	1.464	1.645	888	- 18,7 %	1.645	+ 50,5 %
Euro pro 100 km	3,18	3,18	3,27	3,54	3,66	4,11	4,11		4,11	
Motoröl (0,5 l / 1.000 km) vor 2000: 1 l/1.000 km	121	81	183	187	200	200	108	-10,7 %	200	+ 65,3 %
Ölkosten Euro pro Liter	3,53	4,50	9,29	9,29	10,00	10,00	10,00		10,00	
Wagenpflege	409	409	409	420	437	446	437	+ 9,0 %	446	+ 9,0 %







Stand 01.12.2020 • Alle Angaben netto in Euro • Angaben für Einschichtbetrieb am Beispiel der Stadt München

Anschaffungskosten des Taxigewerbes 1995 bis 2020

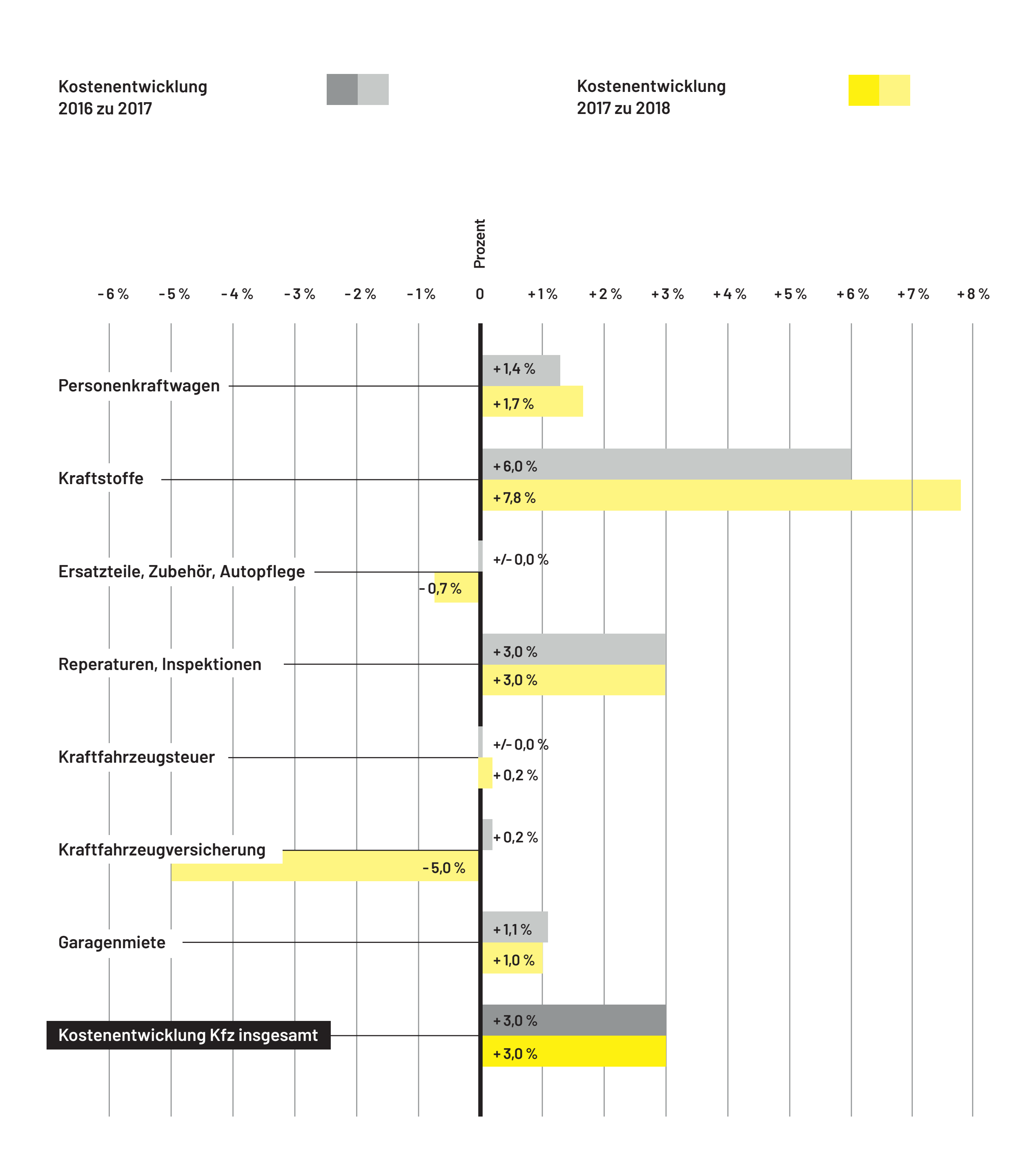
	1995	2005	2010	2015	2018	2019	2020	Verhältnis 1995 – 2020
Mercedes 200 D (1995) - E 200 d (ab 2017)	21.934	30.950	28.540	29.900	30.930	31.980	33.935	+ 45,8 %
Taxi-Paket	639 [1]	995 [2]	(0) [5]	(0) [5]	(0) [5]	(0) [5]	(0) [5]	- 100 %
Automatikgetriebe	1.319	1.790	(0) [5]	(0) [5]	(0) [5]	(0) [5]	(0) [5]	- 100 %
Rabatt	2.278	3.929 [3]	8.770 [6]	9.620 [6]	10.235 [6]	10.305 [6]	10.925 [6]	+ 379,6 %
Überführung & Zulassung	284	383	557	700	800	830	830	+ 192,3 %
Funkgerät	777	690	1.605 [7]	2.055 [8]	2.055 [8]	2.055 [8]	2.055 [8]	+ 106,6 %
Taxameter	608	455	285	385	385	385	385	- 36,7 %
Dachzeichen	90	148	143	215	0 [9]	0 [9]	0 [9]	- 100 %

[1] Ausweitung des Taxi-Paketes • [2] Beim MB 200 CDI aufgrund Sonderaktion in den Jahren 2004/2005 kostenlos, deshalb in der Kalkulation unberücksichtigt • [3] ohne Berücksichtigung von Sonderaktionen • [4] 1997 - 2015 mit stillem Alarm • [5] Ab 2006 Sondermodell „Das Taxi", Ausstattungspaket beinhaltet u.A. Taxivorrüstung und Automatikgetriebe • [6] Gegenüber dem kalkulatorischen Listenpreis eines entsprechend ausgestatteten Serienfahrzeuges • [7] Analoges Funkgerät + GPRS-Datenfunkeinheit • [8] neues Datenfunksystem • [9] ab 2015 Teil des Taxipaketes

Kostenentwicklung Kfz 2017 zu 2018

Entnommen: „Verkehr in Zahlen 2019/2020". Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Relative Veränderungen gegenüber den entsprechenden Vorjahresergebnissen.





Taxitarife deutscher Großstädte

Eine Auswahl weiterer Tarife finden Sie unter www.bundesverband.taxi

*) sowie an Sonn- und Feiertagen

Stadt	Grundpreis	km-Preis	Wartezeit	Zuschlag	Sondertarife
Berlin seit 01.10.2019	**3,90 €**	bis 7 km **2,30 € / km** ab 7 km **1,65 € / km**	1. Min frei, ab 2. Min **33,00 €** pro Stunde	Großraumfahrzeug ab 5 Personen **5,00 €** Flughafenzuschlag (Tegel) **0,50 €**	Kurzstrecke **6,00 €** für max. 2 km
Dortmund seit 10.09.2019	von 6 bis 22 Uhr **4,00 €**, von 22 bis 6 Uhr* **4,50 €**	6 - 22 Uhr 0 - 1 km: **2,25 €** ab 2. km: **1,75 €** 22 - 6 Uhr* 0 - 1 km: **2,40 €** ab 2. km: **1,90 €**	**30,00 €** pro Stunde, **35,00 €** pro Stunde von 22 bis 6 Uhr*	ab 4 Personen **5,50 €** Zuschlag	
Duisburg seit 01.09.2017	**5,50 €** (incl. 1,5 km & 9,2 bzw. 9,7 Min, Großraum 11,40 €)	von 6 bis 22 Uhr **2,00 €**, von 22 bis 6 Uhr **2,10 €**	**19,50 €** pro Stunde	Tier **2,00 €** (ausg. Blindenhund) Kreditkartenzahlung **2,00 €** EC-Kartenzahlung **1,00 €**	
Dresden seit 15.12.2018	**3,90 €**	5 - 20 Uhr 0 - 3 km: **2,30 €** 5 - 20 Uhr ab 4. km: **2,00 €** 20 - 5 Uhr 0 - 3 km: **2,40 €*** 20 - 5 Uhr ab 4. km: **2,10 €***	bis 2 Min **12,00 €** pro Std., ab 3. Min **27,00 €** pro Std, zwischen 5 & 23 Uhr **30,00 €** pro Stunde	Großraumtaxi mehr als 4 Personen **5,00 €** Zuschlag	
Essen seit 09.01.2015	**4,00 €**	von 6 bis 22 Uhr **2,00 €**, von 22 bis 6 Uhr* **2,10 €**	**30,00 €** pro Stunde	Großraumfahrzeug oder Kombifahrzeug **5,00 €** Zuschlag	
Frankfurt seit 13.01.2016	**3.50 €**	die ersten 15 km je **2,00 €**, ab dem 16. km je **1,75 €**	**33,00 €** pro Stunde	Großraumfahrzeug ab 5 Personen **7,00 €**, ab 6 Personen **8,00 €**, ab 7 Personen **9,00 €**, ab 8 Personen **10.00 €**	Stadtrundfahrt mit ge- prüftem Taxi-Gästeführer Standardtour: **78,- €** & Transfer Airport-City: **90,- €** & retour: **105,- €**
Hamburg seit 01.06.2017	**Werktags** zwischen **19 - 7 Uhr**, zwischen **10 - 16 Uhr** sowie **ganztägig an Samstagen, Sonn- und Feiertagen 3,50 €** **Werktags außer samstags** zwischen **7 - 10 Uhr** und **zwischen 16 - 19 Uhr 4,20 €**	**Mo - Fr 19 - 7 Uhr** & **10 - 16 Uhr, samstags, Sonn- und Feiertage** / **Mo - Fr 7 - 10 Uhr** & **16 - 19 Uhr, ausser samstags** **2,45 €** (0 - 4 km) **2,50 €** **2,20 €** (5 - 9 km) **2,30 €** **1,50 €** (ab 10. km) **1,60 €**	1. Min frei, ab 2. Min **30,00 €** pro Stunde	Großraumfahrzeug ab 5 Personen **6,00 €** Zuschlag	auf Fahrgastwunsch: bis 12 km Pauschalpreis, 30,00 € inkl. Grundpreis, Kilometerpreis und Wartegeld
Köln seit 09.01.2019	**3,90 €**	bis 7 km **2,00 € /km** ab 8 km **1,80 € / km**	**30,00 €** pro Stunde	Großraumfahrzeug ab 5 Personen **6,00 €** Zuschlag	Stadtrundfahrten Große Tour **80,00 €** Kleine Tour **50,00 €**
Leipzig seit 07.01.2015	**3,50 €**	5 - 20 Uhr / 20 - 5* Uhr **2,50 €** / **2,70 €** **1,80 €** (ab 3 km) **2,00 €** **1,70 €** (ab 11. km) **1,80 €**	**25,00 €** pro Stunde	Großraumfahrzeug ab 5 Personen **7,00 €** Zuschlag	
Magdeburg seit 01.12.2014	**3,50 €**	1. bis 2. km **2,50 € / km** ab 3. km **1,90 € / km**	**24,00 €** pro Stunde	Großraumfahrzeug ab 5 Personen **8,00 €** Zuschlag je Koffer **0,40 €** Tiere **1,60 €**	
München seit 01.03.2019	**3,70 €**	0 bis 5 km **2,00 €** 5 bis 10 km **1,80 €** ab 10. km **1,70 €**	**30,00 €** pro Stunde	Bestellung **1,40 €** Koffer **0,70 €** Tiere **0,70 €** (ausg. Blindenhund) mehr als 4 Pers. **7,00 €**	Transfer Messe-Flughafen **67,00 €**
Rostock seit 6.12.2020	von 6 bis 22 Uhr **3,30 €**, von 22 bis 6 Uhr **3,50 €**	6 - 22 Uhr / 22 - 6 Uhr **3,30 €** (0 - 1 km) **3,40 €** **2,60 €** (2 - 3 km) **2,80 €** **1,80 €** (ab 4. km) **1,90 €**	**36,00 €** pro Stunde	Großraumfahrzeug oder Kombifahrzeug ab 4 Personen **7,00 €** Zuschlag bei Bestellung	

Entwicklung der Taxizahlen

Anzahl der Taxen zwischen 1960 und 2016



Sondererhebung des BMVI, aufbereitete Länderangaben Stand Dezember 2016. Neuere Zahlen hat das BMVI bislang nicht vorgelegt.

Bundesland	1960	1970	1982	1992	1996	2000	2004	2008	2012	2016	Veränderung 2012–2016
Baden-Württemberg	802	2.110	3.467	3.784	3.750	3.943	3.878	3.937	3.910	4.448	+ 13,8 %
Bayern	1.480	4.457	5.718	6.449	7.000	6.854	7.352	7.636	8.021	7.880	– 1,8 %
Berlin	1.172	4.241	5.0617	7.069	6.945	6.909	6.468	7.065	7.397	8.313	+ 12,4 %
Brandenburg	-	-	-	1.498	1.341	1.272	1.185	1.689	1.332	1.345	+ 1,0 %
Bremen	413	581	711	755	757	561	693	569	668	640	– 4,2 %
Hamburg	1.925	3.388	3.719	3.627	3.843	4.014	3.486	3.377	3.528	3.138	– 11,1 %
Hessen	1.099	1.796	3.059	3.577	3.893	4.093	3.611	4.003	4.017	4.106	+ 2,2 %
Mecklenburg-Vorpommern *	-	-	-	1.226	1.055	1.042	1.066	989	853	1.010	+ 18,4 %
Niedersachsen	461	1.360	3.101	3.734	3.955	4.409	4.303	2.880	4.462	4.423	– 0,9 %
Nordrhein-Westfalen	1.402	4.117	10.195	10.959	11.517	11.596	9.974	10.067	11.229	10.092	– 10,1 %
Rheinland-Pfalz	423	557	1.095	1.208	1.243	1.282	1.294	1.478	1.480	1.549	+ 4,7 %
Saarland	102	210	632	588	625	573	559	467	471	499	+ 5,9 %
Sachsen	-	-	-	3.702	2.853	2.738	2.633	2.392	2.521	2.511	– 0,4 %
Sachsen-Anhalt	-	-	-	1.423	1.345	1.178	1.080	1.102	1.111	1.046	– 5,9 %
Schleswig-Holstein	202	457	1.233	1.144	1.395	1.673	1.657	1.600	1.815	1.582	– 12,8 %
Thüringen	-	-	-	1.610	1.020	893	788	741	739	720	– 2,6 %
Bundesgebiet gesamt	**9.481**	**23.274**	**38.051**	**52.353**	**52.537**	**53.030**	**50.027**	**49.992**	**53.554**	**53.302**	**– 0,5 %**

* Zahlen 2000 Mecklenburg-Vorpommern geschätzt



Entwicklung der Mietwagenzahlen

Anzahl der Mietwagen zwischen 1960 und 2016



Sondererhebung des BMVI, aufbereitete Länderangaben Stand Dezember 2016. Neuere Zahlen hat das BMVI bislang nicht vorgelegt.

Bundesland	1960	1970	1982	1992	1996	2000	2004	2008	2012	2016	Veränderung 2012–2016
Baden-Württemberg	2.199	1.806	2.931	3.364	2.858	2.989	3.207	3.926	4.215	4.819	+ 14,3 %
Bayern	2.443	2.814	2.477	3.012	2.624	3.039	3.452	4.042	4.682	5.316	+ 13,5 %
Berlin	201	655	303	586	432	764	880	1.323	1.537	1.593	+ 3,6 %
Brandenburg	-	-	-	91	641	981	1.246	1.304	1.909	2.347	+ 22,9 %
Bremen	154	211	75	140	82	40	44	83	124	158	+ 27,4 %
Hamburg	170	104	138	126	123	168	203	298	325	380	+ 16,9 %
Hessen	1.406	1.628	1.541	1.920	1.495	2.240	2.494	3.238	3.648	4.234	+ 16,1 %
Mecklenburg-Vorpommern*	-	-	-	101	211	342	516	771	800	1.116	+ 39,5 %
Niedersachsen	3.139	2.537	3.027	2.580	2.712	2.966	3.067	2.530	3.698	3.710	+ 0,3 %
Nordrhein-Westfalen	3.625	5.427	4.282	4.699	4.145	4.592	5.305	6.131	7.922	8.493	+ 7,2 %
Rheinland-Pfalz	1.009	1.069	1.882	1.767	1.166	1.132	1.310	1.642	1.562	1.627	+ 4,2 %
Saarland	291	287	349	337	181	245	293	247	281	308	+ 9,6 %
Sachsen	-	-	-	264	746	1.357	1.593	1.895	2.403	2.578	+ 7,3 %
Sachsen-Anhalt	-	-	-	260	418	686	855	1.065	1.274	1.414	+ 11,0 %
Schleswig-Holstein	889	709	644	727	633	636	572	563	520	451	– 13,3 %
Thüringen	-	-	-	102	470	665	743	840	1.055	1.049	– 0,6 %
Bundesgebiet gesamt	**15.526**	**17.262**	**17.649**	**20.076**	**18.937**	**22.842**	**25.780**	**29.898**	**35.955**	**39.593**	**+ 10,1 %**

* Zahlen 2000 Mecklenburg-Vorpommern geschätzt

Entwicklung der Anzahl der Fahrzeuge mit „Mischkonzession“

Anzahl der Fahrzeuge mit Mischkonzessionen zwischen 1960 und 2016



Sondererhebung des BMVI, aufbereitete Länderangaben Stand Dezember 2016. Neuere Zahlen hat das BMVI bislang nicht vorgelegt.

Bundesland	1960	1970	1982	1992	1996	2000	2004	2008	2012	2016	Veränderung 2012–2016
Baden-Württemberg	370	476	437	399	575	592	548	663	712	684	- 3,9 %
Bayern	745	891	1.014	914	792	832	697	621	491	421	- 14,3 %
Berlin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0 %
Brandenburg	-	-	-	75	102	127	146	196	230	216	- 6,1 %
Bremen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0 %
Hamburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0 %
Hessen	163	268	285	374	227	233	254	248	243	205	- 15,6 %
Mecklenburg-Vorpommern*	-	-	-	-	-	13	34	2	2	2	0,0 %
Niedersachsen	303	587	527	341	373	252	243	269	241	220	- 8,7 %
Nordrhein-Westfalen	365	722	256	89	115	244	235	34	25	14	- 44,0 %
Rheinland-Pfalz	204	304	93	82	148	105	63	45	77	150	+ 94,8 %
Saarland	8	16	9	32	30	20	18	18	17	19	+ 11,8 %
Sachsen	-	-	-	265	267	301	343	300	271	243	- 10,3 %
Sachsen-Anhalt	-	-	-	232	295	350	289	227	204	307	+ 50,5 %
Schleswig-Holstein	140	414	180	325	441	555	442	480	491	380	- 22,6 %
Thüringen	-	-	-	196	248	257	257	284	287	226	- 21,3 %
Bundesgebiet gesamt	**2.298**	**3.678**	**2.801**	**3.324**	**3.626**	**3.902**	**3.537**	**3.387**	**3.291**	**3.087**	**- 6,3 %**

* Zahlen 2000 Mecklenburg-Vorpommern geschätzt

063

Strukturdaten Taxi und Mietwagen

Grunddaten der gewerblichen Personenbeförderung mit PKW

Bundesland	Einwohner	Taxibetriebe	Taxis	Einwohner / Taxis	Mietwagen-betriebe	Mietwagen	Mischkon-zessionen	Pkw zur Personenbef.
Baden-Württemberg	10.969.301	1.875	4.448	2.466	954	4.819	684	9.951
Bayern	12.976.491	3.840	7.880	1.647	1.421	5.316	421	13.617
Berlin	3.592.059	2.935	8.313	432	328	1.593	-	9.906
Brandenburg	2.494.648	358	1.345	1.855	442	2.347	216	3.908
Bremen	565.719	288	640	884	34	158	-	798
Hamburg	1.820.932	2.106	3.138	580	92	380	-	3.518
Hessen	6.213.088	1.992	4.106	1.513	930	4.234	205	8.545
Mecklenburg-Vorpommern *	1.609.601	334	1.010	1.594	230	1.116	2	2.128
Niedersachsen	7.962.523	988	4.423	1.800	689	3.710	220	8.353
Nordrhein-Westfalen	17.894.182	3.745	10.092	1.773	1.487	8.493	14	18.599
Rheinland-Pfalz	4.077.581	538	1.549	2.632	426	1.627	150	3.326
Saarland	996.651	150	499	1.997	59	308	19	826
Sachsen	4.081.783	762	2.511	1.625	543	2.578	243	5.332
Sachsen-Anhalt	2.236.252	211	1.046	2.138	268	1.414	307	2.767
Schleswig-Holstein	2.881.926	636	1.582	1.822	154	451	380	2.413
Thüringen	2.158.128	174	720	2.997	263	1.049	226	1.995
Bundesgebiet gesamt	**82.530.865**	**20.932**	**53.302**	**1.548**	**8.321**	**39.593**	**3.087**	**95.982**

Sondererhebung des BMVI, aufbereitete Länderangaben Stand Dezember 2016



Strukturdaten Taxi und Mietwagen

Exemplarische Daten zur Personenbeförderung mit Pkw in Großstädten

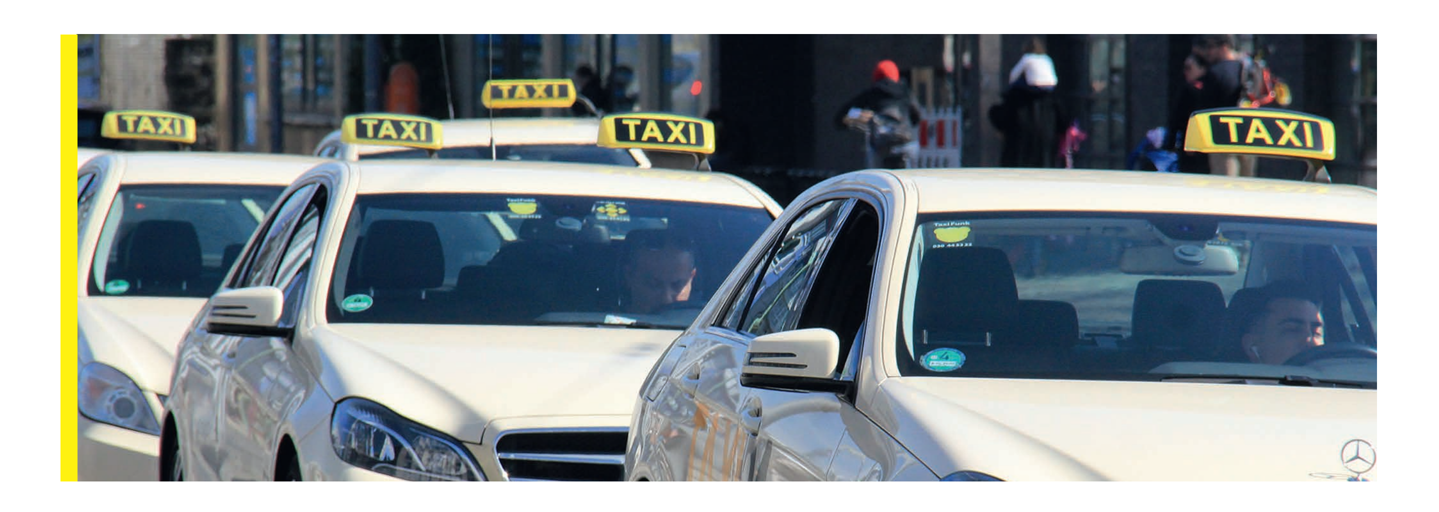
Erläuterung: In Großstädten nähert sich die Pkw-Dichte auf zwei Personen pro privatem Pkw. Die „Taxi-Dichte" schwankt erheblich zwischen 436 Einwohnern pro Taxi in Frankfurt und 1.165 Einwohnern pro Taxi in Dresden. Regionale Besonderheiten wie Tourismus, Messen, Verkehrsflughäfen und Bevölkerungskaufkraft tragen erheblich zum Bedarf an Taxis/Mietwagen in den einzelnen Städten bei. Die Taxizahlen nehmen tendenziell ab, die Mietwagenzahlen in fast allen Großstädten zu. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass Mietwagen aus den Umlandgemeinden und Transferdienste an den Flughäfen zum Teil erheblich in den Verkehrsmarkt der aufgeführten Städte einwirken!

Stadt	Einwohner	Pkw gesamt	Einwohner pro Pkw	Taxis	Einwohner / Taxi	Mietwagen	Einwohner pro Taxi/Mietw.
Berlin	3.723.914	1.202.892	**3,09**	8.138	**458**	2.185	**361**
Dortmund	590.000	282.290	**2,09**	580	**1.017**	264	**699**
Düsseldorf	637.704	307.571	**2,07**	1.275	**500**	458	**368**
Dresden	551.072	224.893	**2,45**	473	**1.165**	165	**864**
Essen	583.393	285.071	**2,05**	508	**1.060**	183	**844**
Frankfurt	746.878	333.768	**2,24**	1.712	**436**	397	**354**
Hamburg	1.830.584	783.255	**2,34**	3.171	**577**	378	**516**
Köln	1.080.394	480.332	**2,25**	1.184	**912**	545	**625**
Leipzig	591.686	223.734	**2,64**	622	**951**	220	**702**
Saarbrücken	183.050	105.857	**1,73**	218	**840**	55	**670**
München	1.526.056	727.179	**2,10**	3.336	**457**	445	**404**
Rostock	208.409	83.609	**2,49**	188	**1.109**	97	**731**
Stuttgart	632.743	301.508	**2,01**	686	**922**	96	**809**

Erhebungen mit Stand Oktober 2018

Verhältnis Ein- und Mehrwagenunternehmen

Anzahl der Taxibetriebe mit 1, 2, 3 und mehr Taxen



Bundesland	Anzahl Betriebe	1 Taxi		2 Taxis		3 und mehr Taxis	
Baden-Württemberg	**1.875**	**1.379**	73,5 %	**268**	14,3 %	**227**	12,1 %
Bayern	**3.840**	**3.020**	78,6 %	**399**	10,4 %	**416**	10,8 %
Berlin	**2.935**	**2.374**	80,9 %	**152**	5,2 %	**409**	13,9 %
Brandenburg	**358**	**246**	68,7 %	**51**	14,2 %	**54**	15,5%
Bremen	**288**	**201**	69,8 %	**45**	15,6 %	**41**	14,2 %
Hamburg	**2.106**	**1.838**	87,3 %	**113**	5,4 %	**155**	7,4 %
Hessen	**1.992**	**1.562**	78,4 %	**209**	10,5 %	**212**	10,6 %
Mecklenburg-Vorpommern*	**334**	**221**	66,2 %	**55**	16,5 %	**58**	17,4 %
Niedersachsen	**988**	**503**	50,9 %	**162**	16,4 %	**314**	31,8 %
Nordrhein-Westfalen	**3.745**	**2.488**	66,4 %	**571**	15,2 %	**609**	16,3 %
Rheinland-Pfalz	**538**	**374**	69,5 %	**76**	14,1 %	**88**	16,4 %
Saarland	**150**	**82**	54,6 %	**33**	22,0 %	**35**	23,3 %
Sachsen	**762**	**513**	67,3 %	**126**	16,5 %	**121**	15,9 %
Sachsen-Anhalt	**211**	**135**	64,0 %	**33**	15,6 %	**40**	18,6 %
Schleswig-Holstein	**636**	**358**	56,3 %	**104**	16,4 %	**173**	27,2 %
Thüringen	**174**	**107**	61,5 %	**31**	17,8 %	**36**	20,7 %
Bundesgebiet gesamt	**20.932**	**15.401**	**73,6 %**	**2.428**	**11,6 %**	**2.988**	**14,3 %**

Sondererhebung des BMVI, aufbereitete Länderangaben Stand Dezember 2016



„Taxidichte" in den Bundesländern

Sehr unterschiedlich ist die „Taxidichte" in den deutschen Bundesländern und Stadtstaaten. Während in Berlin eine Taxe von 458 Einwohnern als potenziellen Kunden leben muss, haben die Kollegen in Thüringen ein Potenzial von 2.997 Einwohnern pro Taxi. Im Bundesdurchschnitt kam im Jahr 2016 ein Taxi auf 1.548 Einwohner.

Schleswig-Holstein 1.822 Einwohner pro Taxi

Hamburg 577 Einwohner pro Taxi

Bremen 884 Einwohner pro Taxi

Niedersachsen 1.800 Einwohner pro Taxi

Nordrhein-Westfalen 1.773 Einwohner pro Taxi

Hessen 1.513 Einwohner pro Taxi

Rheinland-Pfalz 2.632 Einwohner pro Taxi

Saarland 1.997 Einwohner pro Taxi

Baden-Württemberg 2.466 Einwohner pro Taxi

Mecklenburg-Vorpommern 1.594 Einwohner pro Taxi

Brandenburg 1.855 Einwohner pro Taxi

Berlin 458 Einwohner pro Taxi

Sachsen-Anhalt 2.138 Einwohner pro Taxi

Sachsen 1.625 Einwohner pro Taxi

Thüringen 2.997 Einwohner pro Taxi

Bayern 1.647 Einwohner pro Taxi

- unter 1.000 Einwohner pro Taxi
- über 1.000 Einwohner pro Taxi
- über 2.000 Einwohner pro Taxi

Sondererhebung des BMVI, aufbereitete Länderangaben Stand Dezember 2016

Entwicklung Zahl der Unternehmen

Anzahl der Taxiunternehmen zwischen 1960 und 2016

Bundesland	1960	1970	1982	1992	1996	2000	2004	2008	2012	2016	Veränderung 2012 – 2016
Baden-Württemberg	712	1.663	2.306	2.195	2.139	2.191	1.991	1.860	1.746	1.875	+ 7,4 %
Bayern	1.325	3.700	4.499	4.284	4.395	4.146	3.716	3.906	3.972	3.840	– 3,3 %
Berlin	1.136	3.626	3.720	4.227	4.210	3.768	3.284	3.154	3.001	2.935	– 2,2 %
Brandenburg	-	-	-	-	690	560	488	495	383	358	– 6,5 %
Bremen	341	541	639	535	448	271	346	328	316	288	– 8,9 %
Hamburg	1.276	2884	3.064	2.666	2.544	2.248	1.913	2.093	2.150	2.106	– 2,0 %
Hessen	940	1.494	2.296	2.314	2.145	2.169	1.998	2.044	2.028	1.992	– 1,8 %
Mecklenburg-Vorpommern	-	-	-	-	689	544*	503	416	323	334	+ 3,4 %
Niedersachsen	306	961	1.539	1.336	1.269	1.130	1.058	861	1.008	988	– 2,0 %
Nordrhein-Westfalen	1.049	2.704	5.928	5.330	5.337	4.848	4.622	4.432	4.179	3.745	– 10,4 %
Rheinland-Pfalz	342	494	710	657	648	655	593	585	573	538	– 6,1 %
Saarland	76	90	248	257	220	207	163	164	153	150	– 2,0 %
Sachsen	-	-	-	2.614	1.624	1.374	1.101	1.000	872	762	– 12,6 %
Sachsen-Anhalt	-	-	-	-	607	424	307	280	225	211	– 6,2 %
Schleswig-Holstein	118	258	657	564	663	613	566	600	642	636	– 0,9 %
Thüringen	-	-	-	1.139	503	348	233	200	180	174	– 3,3 %
Bundesgebiet gesamt	**7.621**	**18.423**	**25.606**	**32.500**	**28.131**	**25.496**	**22.882**	**22.418**	**21.751**	**20.932**	**– 3,8 %**

Anzahl der Mietwagenunternehmen zwischen 1960 und 2016

Bundesland	1960	1970	1982	1992	1996	2000	2004	2008	2012	2016	Veränderung 2012 – 2016
Baden-Württemberg	1.808	1.055	886	741	779	879	853	968	1.005	954	– 5,1 %
Bayern	2.081	1.736	1.112	934	905	1.128	1.078	1.276	1.407	1.421	+ 1,0 %
Berlin	113	339	103	170	158	226	244	284	305	328	+ 7,5 %
Brandenburg	-	-	-	-	236	258	346	364	400	442	+ 10,5 %
Bremen	117	81	28	3	36	24	29	31	33	34	+ 3,0 %
Hamburg	101	35	25	34	47	56	59	54	74	92	+ 24,3 %
Hessen	1.067	827	467	476	428	621	632	733	795	930	+ 17,0 %
Mecklenburg-Vorpommern*	-	-	-	-	41	64	141	214	210	230	+ 9,5 %
Niedersachsen	2.126	1.462	986	725	751	719	874	594	753	689	– 8,5 %
Nordrhein-Westfalen	2.612	2.379	1.331	1.136	1.037	1.027	1.140	1.392	1.526	1.487	– 2,6 %
Rheinland-Pfalz	845	686	690	550	472	461	495	468	500	426	– 14,8 %
Saarland	245	145	97	108	43	66	56	65	67	59	– 11,9 %
Sachsen	-	-	-	113	232	420	498	600	631	543	– 13,9 %
Sachsen-Anhalt	-	-	-	-	85	183	214	256	270	268	– 0,7 %
Schleswig-Holstein	675	377	296	289	223	256	170	212	163	154	– 5,5 %
Thüringen	-	-	-	33	122	189	226	262	292	264	– 9,6 %
Bundesgebiet gesamt	**11.790**	**9.122**	**6.021**	**5.500**	**5.596**	**6.577**	**7.055**	**7.764**	**8.431**	**8.321**	**– 1,3 %**

* Zahlen 2000 Mecklenburg-Vorpommern geschätzt

Sondererhebung des BMVI, aufbereitete Länderangaben Stand Dezember 2016



Entwicklung Zahl der Unternehmen

Taxi- und Mietwagenunternehmer mit „Mischkonzession“

Bundesland	1960	1970	1982	1992	1996	2000	2004	2008	2012	2016	Veränderung 2012–2016
Baden-Württemberg	259	396	196	181	251	229	215	221	225	258	+ 14,7 %
Bayern	513	615	692	534	417	409	316	286	185	147	– 20,5 %
Berlin	1	32	–	–	–	–	–	–	–	–	0,0 %
Brandenburg	–	–	–	–	81	95	114	104	142	122	– 14,1 %
Bremen	–	16	–	–	–	–	–	–	–	–	0,0 %
Hamburg	29	20	–	–	–	–	–	–	–	–	0,0 %
Hessen	177	234	113	122	100	113	87	84	87	82	– 5,7 %
Mecklenburg-Vorpommern*	–	–	–	–	10	10	2	1	1	3	+ 200,0 %
Niedersachsen	290	353	215	129	75	63	97	70	60	48	– 20,0 %
Nordrhein-Westfalen	452	814	120	37	39	32	50	17	14	2	– 85,7 %
Rheinland-Pfalz	138	174	59	50	38	47	35	26	30	16	– 46,7 %
Saarland	16	48	9	16	14	11	9	10	10	11	+ 10,0 %
Sachsen	–	–	–	219	197	197	207	176	155	132	– 14,8 %
Sachsen-Anhalt	–	–	–	–	141	135	139	121	96	75	– 21,9 %
Schleswig-Holstein	134	271	62	107	120	132	123	108	105	103	– 1,9 %
Thüringen	–	–	–	98	150	141	178	195	183	147	– 19,7 %
Bundesgebiet gesamt	**2.009**	**2.973**	**1.466**	**1.850**	**1.633**	**1.614**	**1.572**	**1.419**	**1.293**	**1.146**	**– 11,4 %**

Taxi- und Mietwagenunternehmer ohne „Mischkonzession“

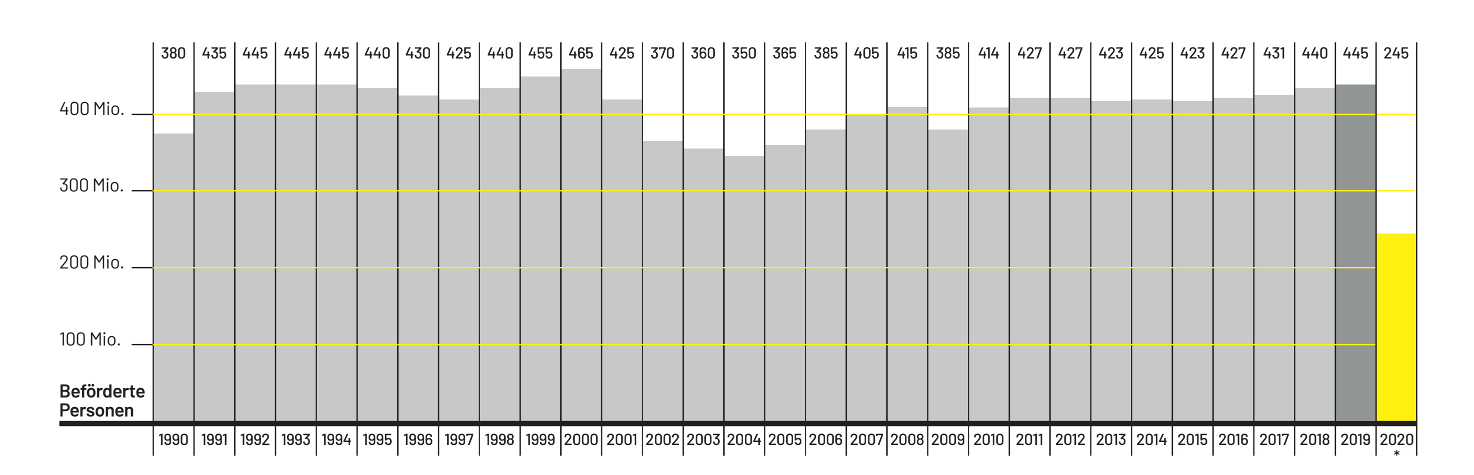
Bundesland	1960	1970	1982	1992	1996	2000	2004	2008	2012	2016	Veränderung 2012–2016
Baden-Württemberg	221	336	365	322	321	414	361	390	451	437	– 3,1 %
Bayern	104	282	196	261	291	391	489	533	613	642	+ 4,7 %
Berlin	6	–	–	–	–	–	13	0	52	21	– 59,6 %
Brandenburg	–	–	–	–	157	222	203	172	186	224	+ 20,4 %
Bremen	13	7	7	12	2	3	8	5	5	9	+ 80,0 %
Hamburg	9	12	7	4	–	–	–	11	15	32	+ 113,3 %
Hessen	87	148	203	191	200	292	303	371	349	331	– 5,2 %
Mecklenburg-Vorpommern*	–	–	–	–	158	209	199	202	164	229	+ 39,6 %
Niedersachsen	148	317	387	405	460	489	511	394	538	595	+ 10,6 %
Nordrhein-Westfalen	636	886	937	850	841	963	916	929	984	887	– 9,9 %
Rheinland-Pfalz	63	181	258	231	225	267	199	223	227	220	– 3,1 %
Saarland	72	93	52	98	66	69	74	61	60	54	– 10,0 %
Sachsen	–	–	–	31	313	401	447	436	436	431	– 1,1 %
Sachsen-Anhalt	–	–	–	–	162	209	208	215	224	217	– 3,1 %
Schleswig-Holstein	71	111	117	97	117	100	84	66	56	64	+ 14,3 %
Thüringen	–	–	–	82	143	194	204	174	168	225	+ 33,9 %
Bundesgebiet gesamt	**1.430**	**2.373**	**2.529**	**2.700**	**3.456**	**4.223**	**4.219**	**4.182**	**4.528**	**4.618**	**+ 2,0 %**

* Zahlen 2000 Mecklenburg-Vorpommern geschätzt

Sondererhebung des BMVI, aufbereitete Länderangaben Stand Dezember 2016

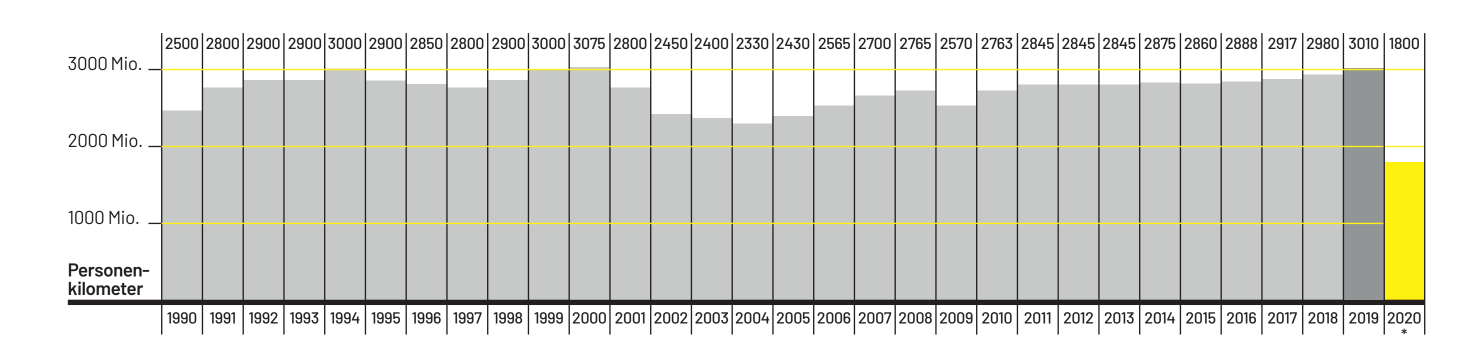
Beförderte Personen im Taxi- und Mietwagenverkehr

bis 1990 nur alte Bundesländer | * 2020 = vorläufiger Wert



Personenkilometer im Taxi- und Mietwagenverkehr

bis 1990 nur alte Bundesländer | * 2020 = vorläufiger Wert



Ursprungsdaten: „Verkehr in Zahlen", Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.
Ab 1996 eigene Schätzungen basierend auf den Angaben von ausgewählten Taxizentralen.



Einnahmen
im Taxi- und Mietwagenverkehr

bis 1990 nur alte Bundesländer | * 2020 = vorläufiger Wert

Jahr	Euro (Mio.)
1990	2000
1991	2850
1992	3100
1993	3110
1994	3120
1995	3145
1996	3120
1997	3110
1998	3200
1999	3275
2000	3400
2001	3375
2002	3050
2003	2980
2004	2920
2005	3080
2006	3300
2007	3520
2008	3730
2009	3580
2010	3920
2011	4077
2012	4138
2013	4220
2014	4400
2015	4893
2016	5060
2017	5160
2018	5320
2019	5400
2020*	3100

5000 Mio.
4500 Mio.
4000 Mio.
3500 Mio.
3000 Mio.
2500 Mio.
2000 Mio.
1500 Mio.
1000 Mio.
500 Mio.
Euro

Ursprungsdaten: „Verkehr in Zahlen“, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.
Ab 1996 eigene Schätzungen basierend auf den Angaben von ausgewählten Taxizentralen.



TAXIstiftung Deutschland



Der Beruf des Taxi- und Mietwagenfahrers gehört aufgrund seiner langen Arbeitszeit, aber auch wegen der mit dem ständig steigenden Individualverkehr in den Großstädten zwangsläufig verbundenen Hektik zu einem der anstrengendsten Berufe der heutigen Zeit. Leider gehört er auch zu einem der gefährlichsten, Raubüberfälle auf Taxifahrerinnen und Taxifahrer gehören weiterhin zur Tagesordnung.

So wurden 2019 wieder 230 Kolleginnen und Kollegen bei Überfällen und Tätlichkeiten verletzt, im Jahr 2018 212 Fahrer und Fahrerinnen. Glücklicherweise waren in diesem Zeitraum keine ermordeten Kollegen zu beklagen.

Auch wenn die Zahl der Tötungsdelikte sinkt und seit 2008 ein deutlicher Rückgang der Verletztenzahlen verzeichnet werden kann, wäre eine Entwarnung bei der Sicherheitslage voreilig: so wurden von 1985 bis 2019 insgesamt 85 Taxifahrer und Taxifahrerinnen ermordet und über 11.000 bei Überfällen und Tätlichkeiten verletzt! Hinzu kommt noch eine beachtliche Dunkelziffer durch Fälle, die von der Statistik der gesetzlichen Unfallversicherung (Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft, BG Verkehr) nicht erfasst werden. Festzuhalten ist: praktisch täglich wird ein Taxifahrer in Deutschland auch körperlich Opfer eines Überfalls.

Die hohe Zahl der ermordeten sowie bei Überfällen verletzten Taxifahrer und Taxifahrerinnen zeigt vor allem, dass die intensiven Anstrengungen zur Verbesserung der Sicherheitslage im Taxi fortgesetzt werden müssen. Blinkende Dachzeichen, diverse Verbesserungen in den Taxiausstattungen der Fahrzeughersteller, aber auch Überfallschutzkameras sind solche Entwicklungen, zu denen die Unternehmen inzwischen greifen können.

Absolute Sicherheit im Taxi wird aber wohl Illusion bleiben. Viele gutgemeinte und ambitionierte Vorschläge wie z.B. die schusssichere Trennscheibe im Fahrzeuginnenraum fanden weder bei Taxifahrern noch der Kundschaft Akzeptanz. Der Schlüssel zur größtmöglichen Sicherheit im Taxi liegt nach allen Erfahrungen in Prävention und den Vorzügen moderner Sicherheitstechnik, die vor wenigen Jahren noch kaum denkbar erschienen.

Neuen Auftrieb bekamen die nach Ansicht des Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. (früher: Deutscher

Wir hoffen, dass Sie uns niemals brauchen - aber wir brauchen Sie!

TAXI

30 Jahre 1991 – 2021

TAXIstiftung Deutschland

Gemeinnützige Stiftung des bürgerlichen Rechts

Spendenkonto: Frankfurter Volksbank eG
IBAN DE85 5019 0000 0000 3733 11 – BIC-Code FFVBDEFF

Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP)) optimalen, flächendeckend funktionierenden Ortungssysteme auch durch den allgemeinen Trend zu vollautomatischen Vermittlungszentralen auf GPS-Ortungs-Basis kombiniert mit Datenübertragung über die Mobilfunknetze. Durch die internationalen Mobilfunkstandards steht ein flächendeckendes Medium für zeitgemäße Alarmsysteme zur Verfügung, die bei entsprechender Zentralenausrüstung mit relativ geringem Aufwand und vertretbaren Kosten installiert werden können.

Die Ausrüstung praktisch der gesamten Bremer Taxiflotte mit Überfallschutzkameras hat gezeigt, dass diese enorme präventive Wirkung haben. In kurzer Zeit fiel die Anzahl der Überfälle auf einen Bruchteil der früheren Werte. Einer flächendeckenden Ausrüstung in der Bundesrepublik stehen derzeit leider immer noch – angesichts des hohen Schutzwerts menschlichen Lebens und körperlicher Unversehrtheit nicht nachvollziehbare – Bedenken der Landesdatenschutzbeauftragen entgegen.

Der Bundesverband wird auch künftig mit seinen Ausschüssen jeder neuen Idee zur Verbesserung der Sicherheit aufgeschlossen gegenüberstehen und tatkräftig an der generellen Verbesserung der Sicherheitslage arbeiten. Es gibt also gute Ansätze, andererseits ist niemand so vermessen zu glauben, dass es einen absoluten Schutz geben kann und wird. Überfälle werden leider auch in der Zukunft nicht zu verhindern sein, deren Anzahl zu verringern ist aber ein realistischer und chancenreicher Ansatz.

Im Jahre 1991 führten Vorstand und Aufsichtsrat der Taxi Auto Zentrale Stuttgart e.G. die Taxistiftung Deutschland ein, deren Aufgabe es ist, unschuldig in Not geratenen Opfern von Gewaltverbrechen aus dem Taxi- und Mietwagengewerbe zu helfen und deren finanzielle Not zu lindern. Großen Auftrieb erhielt die Stiftungstätigkeit durch den Beitritt des Bundesverbandes im Jahre 1993. Im Zusammenwirken mit den Stuttgarter Kollegen wurde auch die Sitzverlegung der Taxistiftung Deutschland von Stuttgart nach Frankfurt am Main zur Geschäftsstelle des Bundesverbandes beschlossen. Mit dessen Umzug im November 2018 nach Berlin hat auch die Stiftung ihren Sitz nach Berlin verlegt.



TAXIstiftung Deutschland

Gemeinnützige Stiftung des bürgerlichen Rechts

Der Vorstand der Stiftung setzt sich zusammen aus den jeweils 3 gewählten Präsidiumsmitgliedern und dem Geschäftsführer des Bundesverbandes sowie den 3 Mitgliedern des Vorstandes der Taxi Auto Zentrale Stuttgart e.G.

Im Jahr 2019 wurden den Konten der Taxistiftung 25.444,11 € aus Spenden und betrieblichen Geldbußen gutgeschrieben. Für satzungsgemäße Zwecke – also die Betreuung von Taxifahrerinnen und Taxifahrern sowie deren Familienangehörige durch Gewährung von Geldleistungen – wurden zwischen 2017 und 2019 in 13 Fällen insgesamt 65.450 € als Unterstützungsgelder ausgegeben. Insgesamt leistete die TAXIstiftung in den sechsundzwanzig Jahren ihres Bestehens bis Ende 2019 784.048,95 € an Hilfszuwendungen.

Die Mercedes-Benz AG spendete der Taxistiftung wie in den Vorjahren 2.500 €. Die FMS GmbH aus Graz überwies 1.000 €. Im Rahmen eines gerichtlichen Verfahrens leistete die Intelligent Apps GmbH 5.000 € an die Stiftung. Die Bremische Volksbank eG spendete 1.000 €.

Auch Taxizentralen und Taxiunternehmer zeigen ungebrochene Solidarität und vorbildliches Engagement. So überwies der Münchener IsarFunk sehr bemerkenswerte 9.500,50 €, ebenfalls aus München das Taxi Center Ostbahnhof 200 € und die Taxi-München eG 250 €. Aus Hannover spendete der Unternehmer Wolfgang Pettau 250 €.

Eine besonders kreative Spendenquelle hat der Berliner Taxiunternehmer Rolf Feja aufgetan: als Vorstand der Berliner Innung betreut er Filmaufnahmen an Taxihalteplätzen, in 2019 spendeten Produktionsfirmen im Gegenzug 350 €.

Wir bedanken uns natürlich auch bei den zahlreichen nicht ausdrücklich erwähnten Spendern, die einen wichtigen Beitrag für die Arbeit der TAXIstiftung Deutschland geleistet haben!

Taxifahrer und -fahrerinnen als Opfer von Überfällen

Jahr	Verletzte	Tote
1985	253	2
1986	365	3
1987	290	4
1988	276	1
1989	261	5
1990	260	3
1991	323	4
1992	361	4
1993	384	2
1994	389	6
1995	337	10
1996	302	4
1997	208	2
1998	305	7
1999	298	3
2000	435	5
2001	412	5
2002	385	3
2003	485	–
2004	465	1
2005	325	3
2006	419	1
2007	460	2
2008	262	–
2009	259	1
2010	235	2
2011*	313	1
2012*	297	–
2013*	293	–
2014*	318	–
2015*	285	1
2016*	237	–
2017*	247	–
2018*	212	–
2019*	230	–

*Angaben ab 2011 Taxi + Mietwagen

Präsidium

des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

Hermann Waldner

Vizepräsident

Taxifunk Berlin TZB GmbH
Persiusstraße 7
10245 Berlin

Telefon (0 30) 202021101
Telefax (0 30) 202021102
E-Mail hermann.waldner@bundesverband.taxi

Herwig Kollar

Vizepräsident

Taxi-Union Frankfurt e. V.
Heidelberger Straße 25
60327 Frankfurt am Main

Telefon (069) 230715
Telefax (069) 231928
E-Mail herwig.kollar@bundesverband.taxi



Weitere Vorstandsmitglieder

des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

Wolfgang Oertel
Vorstandsmitglied

Taxi-Genossenschaft Chemnitz eG
Werner-Seelenbinder-Straße 13
09120 Chemnitz

Telefon (0371) 3690015
Telefax (0371) 3690030
E-Mail wolfgang.oertel@bundesverband.taxi

Roland Böhm
Vorstandsmitglied

Taxi-Zentrale Münster e.G.
Krögerweg 14
48155 Münster

Telefon (0251) 987790
Telefax (0251) 9577925
E-Mail roland.boehm@bundesverband.taxi

Dennis Klusmeier
Vorstandsmitglied

Taxi Düsseldorf e.G.
Kölner Straße 356
40227 Düsseldorf

Telefon (0211) 777660
Telefax (0211) 777670
E-Mail dennis.klusmeier@bundesverband.taxi



Landesverbände, Zentralen und Regionalverbände

im Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.

Suchhinweis: In der Liste finden Sie Ihre lokalen und regionalen Ansprechpartner

Sortierung: Zentralen nach Stadt, Landesverbände nach Bundesland

Verband des Verkehrsgewerbes Baden e.V.

GF: RA Tobias Lang

Geschäftsstelle Freiburg	Geschäftsstelle Mannheim
Weißerlenstr. 9	Marie-Curie-Straße 18
79108 Freiburg	68219 Mannheim
Telefon: (07 61) 7 05 23-0	Telefon: (06 21) 87 55 49 - 10
Telefax: (07 61) 7 05 23-20	Telefax: (06 21) 87 55 49 - 12
E-Mail: verband@vv-baden.de	E-Mail: verband@vv-baden.de
Internet: www.vv-baden.de	Internet: www.vv-baden.de

Verband des Württembergischen Verkehrsgewerbes e.V.

GF: RA Dr. Timo Didier

Hedelfinger Straße 25	Telefon: (07 11) 4 01 92 81
70327 Stuttgart-Wangen	Telefax: (07 11) 42 38 10
Postfach 60 05 64, 70305 Stuttgart	
Internet: www.vv-wuerttemberg.de	E-Mail: info@vv-wuerttemberg.de

Landesverband Bayerischer Taxi- und Mietwagen-Unternehmen e.V.

GF: Thomas Kroker, Christian Linz

Engelhardstraße 6	Telefon: (0 89) 77 30 77
81369 München	Telefax: (0 89) 77 24 62
Internet: www.taxi-bayern.de	E-Mail: info@taxi-bayern.de

Innung des Berliner Taxigewerbes e.V.

GF: Leszek Nadolski

Persiusstrasse 7	Telefon: (0 30) 23 62 72 01
10245 Berlin	Telefax: (0 30) 23 62 72 03
Internet: www.taxiinnung.org	E-Mail: info@taxiinnung.org

Landesverbände, Zentralen und Regionalverbände des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

Taxiverband Berlin, Brandenburg e.V.

GF: Boto Töpfer

Persiusstraße 7	Telefon: (0 30) 20 20 21 319
10245 Berlin	
Internet: www.taxiverband-berlin.de	E-Mail: kontakt@taxiverband-berlin.de

TaxiDeutschland Berlin e.V.

GF: Ertan Ucar

Persiusstraße 7	Telefon: (0 30) 20 20 21 31 0
10245 Berlin	Telefax: (0 30) 20 20 21 31 1
Internet: www.taxideutschland.eu	E-Mail: berlin@taxideutschland.eu

Berliner Taxivereinigung e.V.

GF: Richard Leipold

Peter-Vischer-Straße 12	Telefon: 0177 83 1 1956
12157 Berlin	Telefax: (0 30) 859 63 63 6
Internet: www.berliner-taxi-vereinigung.de	E-Mail: info@berliner-taxi-vereinigung.de

TaxiFunk Berlin TZB GmbH

GF: Hermann Waldner

Persiusstrasse 7	Telefon: (0 30) 20 20 21 10 1
10245 Berlin	Telefax: (0 30) 20 20 21 10 2
Internet: www.taxifunk.de	E-Mail: waldner@taxifunk.de

Taxi-Ruf Würfelfunk "0800-CABCALL" AG

GF: Hermann Waldner

Persiusstrasse 7	Telefon: (0 30) 20 20 21 10 1
10245 Berlin	Telefax: (0 30) 20 20 21 10 2
Internet: www.wuerfelfunk.de	E-Mail: waldner@wuerfelfunk.de



Landesverbände, Zentralen und Regionalverbände

im Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.

Quality Taxi Vermittlungs GmbH

GF: Hermann Waldner

Persiusstrasse 7	Telefon: (0 30) 20 20 21 10 1
10245 Berlin	Telefax: (0 30) 20 20 21 10 2
Internet: www.qualitytaxi.de	E-Mail: waldner@qualitytaxi.de

Taxi Berlin TZB GmbH "Cityfunk"

GF: Hermann Waldner

Persiusstraße 7	Telefon: (0 30) 20 20 21 10 1
10245 Berlin	Telefax: (0 30) 20 20 21 10 2
Internet: www.cityfunk.de	E-Mail: waldner@cityfunk.de

SpeedCab Taxifunk GmbH

GF: Hermann Waldner

Genthiner Straße 36	Telefon: (0 30) 41 40 41 00
10785 Berlin	Telefax: (0 30) 41 40 42 00
Internet: www.speedcab.de	E-Mail: waldner@taxi.eu

Bielefelder Funk-Taxi-Zentrale e.G.

GF: Spyridon Athanasiou

Eckendorfer Str. 91-93	Telefon: (05 21) 97 11 222
33609 Bielefeld	Telefax: (05 21) 97 11 212
Internet: www.taxibielefeld.de	E-Mail: bieta@t-online.de

Funk-Taxi-Zentrale Hansa e.G.

GF: Karl-Heinz Heinrich

Treppenstraße 3	Telefon: (05 21) 44 43 66
33647 Bielefeld	Telefax: (05 21) 44 43 70
	E-Mail: apo285@arcor.de

Landesverbände, Zentralen und Regionalverbände des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

Taxi Bochum eG

GF: Christian Weidmann

Ehrenfeldstr. 34	Telefon: (02 34) 3 33 00 10
44789 Bochum	Telefax: (02 34) 3 33 00 40
Internet: www.taxibochum.de	E-Mail: buero@taxibochum.de

Taxi Bonn eG

GF: Claus Lenz

Mackestraße 32	Telefon: (02 28) 55 55 500
53119 Bonn	Telefax: (02 28) 55 55 522
Internet: www.taxibonn.de	E-Mail: info@taxibonn.de

Fachvereinigung Personenverkehr • Verband für das Personenverkehrsgewerbe Landesverband Bremen e.V.

GF: Fred Buchholz

Jakobistr. 20	Telefon: (04 21) 1 40 15 4
28195 Bremen	Telefax: (04 21) 1 40 18 8
Internet: www.taxi-bremen.de	E-Mail: fvp@taxi-bremen.de

Taxi Dortmund eG

GF: Dieter Zillmann

Königswall 42	Telefon: (02 31) 90 60-0
44137 Dortmund	Telefax: (02 31) 14 44 58
Internet: www.taxi-dortmund.de	E-Mail: info@taxi-dortmund.de

Taxi-Düsseldorf eG

GF: Dennis Klusmeier

Kölner Straße 356	Telefon: (02 11) 77 76 60
40227 Düsseldorf	Telefax: Verwaltung (02 11) 77 76 70
Internet: www.taxi-duesseldorf.com	E-Mail: vorstand@taxi-duesseldorf.com



Landesverbände, Zentralen und Regionalverbände

im Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.

Taxi-Funktaxi-Zentrale Duisburg e.G.

GF: Hayati Karakas, Timur Vardar

Im Schlenk 78	Telefon: (02 03) 42 55 55
47055 Duisburg	Telefax: (02 03) 41 17 04
Internet: www.taxi-duisburg.net	E-Mail: vorstand@taxi-duisburg.net

Taxi Essen e.G.

GF: Michael Rosmanek

Bottroper Straße 298 a	Telefon: (02 01) 8 66 54
45356 Essen	Telefax: (02 01) 66 16 88
Internet: www.taxiessen.de	E-Mail: m.rosmanek@taxiessen.de

Taxi-Union Frankfurt e.V.

GF: RA Herwig Kollar

Heidelberger Straße 25	Telefon: (0 69) 23 07 15
60327 Frankfurt am Main	Telefax: (0 69) 23 19 28
	E-Mail: taxiunion@t-online.de

Frankfurt´s TAXI-RUF® 23 oo 01

GF: Dieter Schlenker

Heidelberger Straße 25	Telefon: (0 69) 25 20 25
60327 Frankfurt am Main	Telefax: (0 69) 25 00 00
Internet: www.taxi-frankfurt.de	E-Mail: Dieter.Schlenker@taxi-frankfurt.de

Taxi 33® Echo-Funk®

GF: Dieter Schlenker, Ufuk Gergin

Heidelberger Straße 25	Telefon: (0 69) 25 20 25
60327 Frankfurt am Main	Telefax: (0 69) 25 00 00
Internet: www.33echofunk.de/	E-Mail: Dieter.Schlenker@taxi-frankfurt.de

Landesverbände, Zentralen und Regionalverbände des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

Taxi Gelsen IG

GF: Erkan Sarial

Husemannstr. 59	Telefon: (02 09) 1 52 15
45879 Gelsenkirchen	Telefax: (02 09) 1 52 14
Internet: www.taxi-gelsen.de	E-Mail: mail@taxi-gelsen.de

Taxi Hagen e.G.

GF: Antonio Ascenso Gomes, Gottfried Kura

Elberfelder Straße 89	Telefon: (0 23 31) 12 55 55
58095 Hagen	Telefax: (0 23 31) 12 55 66
Internet: www.taxihagen.de	E-Mail: vorstand@taxihagen.de

Taxi & Mietwagengenossenschaft Halle/Saale eG

GF: Winfried Bahr

Bergschenkenweg 55a	Telefon: (03 45) 52 52 52
06118 Halle/Saale	Telefax: (03 45) 52 52 566
Internet: www.taxi-halle.de	E-Mail: vorstand@taxihalle.de

Taxen-Union Hamburg e.V.

GF: Christian Brüggmann, Thomas Lohse

Am Schiffbeker Berg 6 a	Telefon: (0 40) 211 173 61
22111 Hamburg	Telefax: (0 40) 211 173 41
Internet: www.taxen-union-hamburg.de	E-Mail: info@taxenunionhh.de

Hansa Funktaxi e.G.

GF: Thomas Lohse

Am Schiffbeker Berg 6 a	Telefon: (0 40) 211 19 50
22111 Hamburg	Telefax: (0 40) 211 17 34 1
Internet: www.taxi211211.de	E-Mail: info@taxi211211.de



Landesverbände, Zentralen und Regionalverbände

im Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.

Taxi-Dienst Hanau Stadt und Land e.G.

GF: Dieter Schlenker, Marten Clüver

Am Hauptbahnhof 14 a	Telefon: (0 61 81) 25 60 25
63450 Hanau	Telefax: (0 69) 25 12 12
Internet: www.taxi-hanau.de	E-Mail: info@taxi-hanau.de

Landesverband Hessen für das Personenbeförderungsgewerbe e.V.

GF: Hanz-Peter Kratz

Breitenbachstr. 1	Telefon: (0 69) 79 20 78 10
60487 Frankfurt am Main	Telefax: (0 69) 79 20 78 12
Internet: www.taxiverband-hessen.de	E-Mail: info@taxiverband-hessen.de

Fachverband PKW-Verkehr Hessen e.V.

GF: Dipl. oec. Mathias Hörning

Wolfsangerstraße 100	Telefon: (05 61) 7 18 17
34125 Kassel	Telefax: (05 61) 10 42 60
Internet: www.fachverband-pkw.de	E-Mail: info@fachverband-pkw.de

TAXI-FUNK-ZENTRALE KARLSRUHE eG

GF: Oguz Balkan, Uwe Katzlirsch

Auf der Breit 9b	Telefon: (0721) 944 14 4
76227 Karlsruhe	Telefax: (0721) 944 14 30
Internet: www.taxi-ka.de	E-Mail: info@taxi-ka.de

Taxi Koblenz e.G.

GF: Hans-Gerd Gutendorf

Moselring 11	Telefon: (02 61) 5 79 04 84
56073 Koblenz	Telefax: (02 61) 1 74 73
Internet: www.taxi-koblenz.org	E-Mail: taxi-koblenz@t-online.de

Landesverbände, Zentralen und Regionalverbände des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

TAXI RUF Köln wirtschaftliche Vereinigung Kölner Taxiunternehmer eG

GF: Dipl.-Jur. (YU) Aleksandar Dragicevic

Bonner Wall 37	Telefon: (02 21) 16 80 8-0
D-50677 Köln	Telefax: (02 21) 16 80 81 17
Internet: www.taxiruf.de	E-Mail: info@taxiruf.de

Krefelder Funktaxi-Besitzerverein

GF: Dirk Gleixner

Moltkeplatz 1	Telefon: (0 21 51) 63 35 50
47799 Krefeld	Telefax: (0 21 51) 63 35 53
Internet: www.taxiruf-krefeld.de	E-Mail: info@taxiruf-krefeld.de

Taxi & Mietwagen Genossenschaft Magdeburg eG

GF: Wolfgang Hübner, Frank Tempel

Große Diesdorfer Straße 47	Telefon: (03 91) 73 73 73
39110 Magdeburg	Telefax: (03 91) 73 32 60 2
Internet: www.taximagdeburg.de	E-Mail: taxiruf@taximagdeburg.de

Taxi Jakubiak

GF: Michael Menrath

Otto-Hue-Straße 10	Telefon: (0 23 65) 4 44 00
45772 Marl	Telefax: (0 23 65) 41 33 61
Internet: www.taxi-jak.de	E-Mail: order@taxi-jak.de

Landesverband für das Taxi- und Mietwagengewerbe Mecklenburg/Vorpommern e.V.

GF: Toralf Keiler

Wallstraße 66	Telefon: (03 85) 71 71 71
19053 Schwerin	Telefax: (03 85) 71 05 73
Internet: www.taxilandesverband-mv.de	E-Mail: Info@taxilandesverband-mv.de



Landesverbände, Zentralen und Regionalverbände

im Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.

IsarFunk Taxizentrale GmbH & Co. KG

GF: Christian Hess, Hermann Waldner

Rosenheimer Str. 139	Telefon: (0 89) 45 05 41 12
81671 München	Telefax: (0 89) 49 00 10 86
Internet: www.isarfunk.de	E-Mail: christian.hess@isarfunk.de

Taxi-Zentrale Münster e.G.

GF: Roland Böhm, Edgar Moeller, Sven Kessler

Krögerweg 14	Telefon: (02 51) 98 77 90
48155 Münster	Telefax: (02 51) 9 87 79 25
Internet: www.taxi-60011.de	E-Mail: vorstand@taxi-60011.de

Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) e.V.
Fachvereinigung Taxi und Mietwagen

GF: Gunther Zimmermann

Lister Kirchweg 95	Telefon: (05 11) 96 26-280
30177 Hannover	Telefax: (05 11) 96 26-289
Internet: www.gvn.de	E-Mail: taxi@gvn.de

Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi-Mietwagen e.V.

GF: Holger Goldberg

Siemensstr. 1	Telefon: (0 21 73) 95 99-0
40789 Monheim	Telefax: (0 21 73) 95 99-25
Internet: www.eurotaximesse.de	E-Mail: info@fp-nordrhein.de

Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen e.V.

GF: RA Dr. Michael Hoog

Kölner Str. 356	Telefon: (02 11) 77 76 61
40227 Düsseldorf	Telefax: (02 11) 77 76 70
Internet: www.taxi-verband-nrw.de	E-Mail: info@taxi-verband-nrw.de

Landesverbände, Zentralen und Regionalverbände des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

Taxi-Funk Offenbach e.G.

GF: Dieter Schlenker, Yvonne Schneider

Daimlerstraße 1	Telefon: (069) 80 22 2
63071 Offenbach	Telefax: (069) 80 22 6
Internet: www.taxi-offenbach.de	E-Mail: info@taxi-offenbach.de

Funk-Taxi-Vereinigung Remscheid

GF: Armin Schötz

Lenneper Straße 2	Telefon: (0 21 91) 38 87 25
42855 Remscheid	Telefax: (0 21 91) 59 18 08 8
Internet: www.taxizentrale-rs.de	E-Mail: info@taxi-remscheid.de

Verband des Verkehrsgewerbes Rheinland e.V.

Fachvereinigung Droschken- und Mietwagenverkehr

GF: Guido Borning LL.M.

Moselring 11 (Postfach 201 431)	Telefon: (02 61) 494-330
56073 Koblenz (56014 Koblenz)	Telefax: (02 61) 494-339
Internet: www.vdv-rheinland.de	E-Mail: g.borning@vdv-rheinland.de

Verband des Verkehrsgewerbes Rheinhessen-Pfalz e.V.

Fachsparte Taxi und Mietwagen

GF: RA Heiko Nagel

Lauterstraße 17	Telefon: (06 31) 3 71 61 - 0
67657 Kaiserslautern	Telefax: (06 31) 3 71 61 - 11
Internet: www.vvrp.com	E-Mail: mail@vvrp.com

Landesverband Verkehrsgewerbe Saarland (LVS) e.V.

Fachvereinigung Taxi- und Mietwagenverkehr

GF: Hartwig Schmidt

Metzer Straße 123	Telefon: (06 81) 92 50 - 0
66117 Saarbrücken	Telefax: (06 81) 92 50 - 190
Internet: www.lvs-saar.de	E-Mail: info@lvs-saar.de



Landesverbände, Zentralen und Regionalverbände

im Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.

Landesverband Sächsischer Taxi- und Mietwagenunternehmer e.V.

GF: Jan Kepper

Hauptgeschäftsstelle Dresden	Telefon: (03 51) 2 11 21 0
Bodenbacher Str. 122	Telefax: (03 51) 2 11 21 91
01277 Dresden	
Internet: www.taxi-lvs.de	E-Mail: jan.kepper@taxi-lvs.de

Taxi-Zentrale Solingen e.G.

GF: Ertan Cati, Cüneyd Ulupinar

Kronprinzenstraße 32a	Telefon: (02 12) 1 20 88
42655 Solingen	Telefax: (02 12) 27 24 67
Internet: www.taxizentrale-solingen.de	E-Mail: info@taxizentrale-solingen.de

Landesverband Thüringen der Taxi- und Mietwagenunternehmen e.V.

GF: Michael Beer

Postfach 1430 (Rudolf-Breitscheid-Str. 61)	Telefon: (0 34 47) 50 29 19
04584 Altenburg (04600 Altenburg)	Telefax: (0 34 47) 83 77 64
	E-Mail: taxi-beer@t-online.de

Landesverband Thüringen des Verkehrsgewerbes (LTV) e.V.

Fachvereinigung Personenverkehr

GF: Dipl.-Wirt.-Ing. (FH) Martin Kammer

In der Langen Else 2	Telefon: (03 61) 6 53 09 0
99098 Erfurt	Telefax: (03 61) 6 53 09 15
Internet: www.ltv-thueringen.de	E-Mail: info@ltv-thueringen.de

Funk-Taxi-Zentrale GbR

GF: Michael Fuchs

Poststraße 18	Telefon: (0 23 02) 5 20 02
58452 Witten	
Internet: www.fuchs-taxi.de	E-Mail: michael.fuchs@fuchs-taxi.de

Förderkreis

des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

Fahrzeug-Industrie

Ford-Werke GmbH



Henry-Ford-Str. 1	Telefon: (0 22 1) 9 01 75 41
50735 Köln	Telefax: (0 22 1) 9 01 74 84
	Internet: www.ford.de/kaufberatung/geschaeftskunden

Neumitglied

Jaguar Land Rover Deutschland GmbH




Campus Kronberg 7	Telefon: (06173) 32710
61476 Kronberg im Taunus	Telefon: (0151) 18 01 30 15
	E-Mail: cengler@jaguarlandrover.com
	Internet: www.jaguarlandrover.com

Mercedes-Benz AG

Mercedes-Benz Vertrieb Deutschland



Mühlenstraße 30	Telefon: (0 30) 26 94 - 26 94
10243 Berlin	Telefax: (07 11) 17 79 07 63 89
	E-Mail: tim.podszus@daimler.com
	Internet: www.mercedes-benz.de/taxi

Opel Automobile GmbH



Verkauf D 1-04	
65423 Rüsselsheim	
	Internet: www.opeltaxi.de

TOYOTA DEUTSCHLAND GmbH



Toyota-Allee 2	Telefon: (0 22 34) 1 02 21 20
50858 Köln	Fax: (0 22 34) 1 02 99 21 20
	E-Mail: volker.frank@toyota.de
	Internet: www.toyota.de/geschaeftskunden/taxi-programm

Volkswagen AG

Vertrieb von Behörden- und Sonderfahrzeugen



Brieffach 1913	Telefon: (0 53 61) 97 15 66
38436 Wolfsburg	Telefax: (0 53 61) 92 07 54
	E-Mail: ute.schulenburg@volkswagen.de
	Internet: www.volkswagen-taxi.de



Förderkreis

des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

Volkswagen Nutzfahrzeuge	Verkauf an Sonderabnehmer Taxi und Mietwagen
Brieffach 012/29670	Telefon: (01 70) 63 69 02 8
Postfach 210580	Fax: (05 11) 79 89 99 52 6
30405 Hannover	E-Mail: joachim.flaemig@volkswagen.de
	Internet: www.vwn.de/taxi

Volvo Car Germany GmbH	Vertrieb Großkunden und Behörden
Siegburger Straße 229	Telefon: (0 60 74) 30 33 10
50679 Köln	E-Mail: dietmar.ruhe@volovcars.com
	Internet: www.volvocars.com/de

Taxizubehör-Industrie

DDS Digital Dispatch (Intl) Ltd	
St Ives Business Park	Telefon: 00 44 19 54 78 08 88
Parsons Green, St Ives	E-Mail: uksales@digital-dispatch.com
PE27 4AA	Internet: www.digital-dispatch.co.uk
United Kingdom	

Finn Frogne GmbH	
Münzgasse 4	Telefon: (0 70 71) 79 20 90
D-72070 Tübingen	Telefax: (0 70 71) 79 20 91
	E-Mail: info@frogne.de
	Internet: www.frogne.de

FMS GmbH	
Messendorfgrund 30	Telefon: 00 43 (3 16) 40 68 76-0
A-8042 Graz	Fax: 00 43 (3 16) 40 68 76-16
	E-Mail: office@fms.a
	Internet: www.fms.at

Gefos	Gesellschaft für offene Systeme mbH
Lohbachstr. 12	Telefon: (0 23 04) 9 52 90 - 0
58239 Schwerte	Telefax: (0 23 04) 9 52 90 - 29
	E-Mail: naumann@gefos.net
	Internet: www.gefos.net

Förderkreis

des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

HALE electronic GmbH



Eugen-Müller-Str. 18	Telefon: 00 43 (6 62) 43 90 11-0
A-5020 Salzburg	Fax: 00 43 (6 62) 43 90 11-9
	E-Mail: marketing@hale.at
	Internet: www.hale.at

Interfacom S.A. - TAXITRONIC



C/ Torrent de l´Estadella, 64	Telefon: 00 34 (93) 2 66 20 30
E-08030 Barcelona	Fax: 00 34 (93) 3 03 34 03
	E-Mail: taxitronic@taxitronic.es
	Internet: www.taxitronic.com

Kienzle Argo GmbH



Alboinstraße 56	Telefon: (0 30) 79 49 00 55
12103 Berlin	Telefax: (0 30) 79 49 00 12
	E-Mail: info@kati.de
	Internet: www.kati.de

Seibt & Straub AG



Taubenstr. 10	Telefon: (07 11) 9 67 29 - 0
70199 Stuttgart	Telefax: (07 11) 9 67 29 - 49
	E-Mail: stefan.straub@seibtundstraub.de
	Internet: www.seibtundstraub.de

Semitron S.A.



Industrial Area of Sindos	Telefon: 00 30 23 10 79 69 63
57022-Gr Thessaloniki	Telefax: 00 30 23 10 79 65 63
Greece	E-Mail: info@peterheedfeld.de
	Internet: www.taxi.semitron.gr/de.html

Telekommunikation

Telekom Deutschland GmbH

Geschäftskunden	
Fuhlsbüttler Str. 29	Telefon: (0 800) 33 05 66 7
22305 Hamburg	Telefax: (03 91) 58 01 03 05 3
	Internet: www.geschaeftskunden.telekom.de/verbaende/taxi



Förderkreis

des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

Taxi-Spezialanbieter und Dienstleister

Much® Autohaus GmbH

Gewerbering 18	Telefon: (08 041) 7 88 90
83646 Bad Tölz	Telefax: (08 041) 7 88 93 3
	E-Mail: much@taxifahrzeuge.de
	Internet: www.taxifahrzeuge.de

Payone GmbH

Lyoner Straße 9	Telefon: (0 21 02) 99 79 952
60528 Frankfurt am Main	Telefax: (0 21 02) 99 79 903
	E-Mail: retailgroups@payone.com
	Internet: www.payone.com

Prävent GmbH Betriebsmedizin und Arbeitssicherheit

Wellinghofer Amtsstraße 33	Telefon: (02 31) 29 27 80 21
44265 Dortmund	Telefax: (02 31) 29 27 80 23
	E-Mail: mail@praevent-gmbh.de
	Internet: www.praevent-gmbh.de

Versicherungswirtschaft

mobile GARANTIE Deutschland GmbH

Knibbeshof 10 a	Telefon: (05 13 0) 97 57 03 0
30900 Wedemark	Telefax: (05 13 0) 97 57 05 9
	Mobil: (0170) 4404572
	E-Mail: marketing@mobile-garantie.de
	Internet: www.mobile-garantie.de

VdK Versicherung der Kraftfahrt - SIGNAL IDUNA Allgemeine Versicherung AG

Joseph-Scherer-Straße 3	Telefon: (02 31) 135 73 15
44139 Dortmund	Telefax: (02 31) 135 13 73 15
	E-Mail: info@vdk-online.de
	Internet: www.vdk-online.de

Impressum

Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.

Dorotheenstrasse 37, 10117 Berlin
Telefon: 49 (030) 21 22 23 53 5
E-Mail: info@bundesverband.taxi

Geschäftsführer: Michael Oppermann

Bildnachweis

Seite 001	Laura Waibel
Seite 006	Erik Eastman / Unsplash
Seite 011	Erik Eastman / Unsplash
Seite 013	Robin Pierre / Unsplash
Seite 019	Daniel von Appen / Unsplash
Seite 023	Alex Rodríguez Santibáñez / Unsplash
Seite 024	Alex Rodríguez Santibáñez / Unsplash
Seite 028	Victor Heekeren
Seite 052	Alex Rodríguez Santibáñez / Unsplash
Seite 072	Daniel von Appen / Unsplash